



Sosyal Bilimler
Enstitüsü

T.C

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SOSYOLOJİ ANA BİLİM DALI

SOSYOLOJİ BİLİM DALI

**NEOLİBERAL KENT POLİTİKALARI EKSENİNDE BİR
ENDÜSTRİ MİRASININ DÖNÜŞÜMÜ: HALIÇ TERSANELERİ**

Yüksek Lisans Tezi

ŞULE TEPE

İSTANBUL, 2024



Sosyal Bilimler
Enstitüsü

T.C

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

SOSYOLOJİ ANA BİLİM DALI

SOSYOLOJİ BİLİM DALI

**NEOLİBERAL KENT POLİTİKALARI EKSENİNDE BİR
ENDÜSTRİ MİRASININ DÖNÜŞÜMÜ: HALIÇ TERSANELERİ**

Yüksek Lisans Tezi

ŞULE TEPE

Tez Savunma Jürisi

1. Tez Danışmanı: DOÇ. DR. MELİH ÇOBAN
2. Üye: DR. ÖĞR. ÜYESİ AYŞE YETİŞ BAYRAKTAR
3. Üye: DR. ÖĞR. ÜYESİ BERNA EKAL ŞİMŞEK

İSTANBUL,2024

ÖZET

NEOLİBERAL KENT POLİTİKALARI EKSENİNDE BİR ENDÜSTRİ MİRASININ DÖNÜŞÜMÜ: HALIÇ TERSANELERİ

Kentler 1980'lerden itibaren neoliberal kent politikalarıyla yönetilmeye başlanmış ve neoliberalizmin yeniden üretiminde kritik bir öneme sahip olmuştur. Sermaye merkezli bir anlayışla metalaştırılan kentlerde değişim değeri ön plana çıkmış, hızlı bir dönüşüm süreci yaşanmıştır. Küresel kent, dünya kenti gibi söylemlerin hakim olduğu neoliberal kentleşme sürecinde amaç sermayeyi çekecek marka kentler yaratmak olmuş ve bu dönüşüm sürecinden endüstri mirasları da etkilenmiştir. Özellikle İstanbul'da rant potansiyeli yüksek yerlerde konumlanan endüstri mirasları marka kent yaratma amacına uygun olarak dönüştürülmüş ve korunması gereken bir miras olan bu yapılar yok olmaya mahkum edilmiştir.

Altı asırlık bir tarihi olan ve bu noktada önemli bir endüstri mirası olan Haliç Tersaneleri bütünlüğünün içinde yer alan Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri bu sürecin bir ürünü olarak dönüştürülmüştür. Tersane İstanbul (Haliçport) adında bir mega projeyle bir üretim mekânından tüketim mekânına dönüştürülen tersanelerin dönüşüm süreci devam etmektedir. Bu tez çalışmasının amacı Haliç Tersaneleri'nin dönüşümü ve bu dönüşümün etkilerini neoliberal kent politikaları ekseninde tartışmaktır. Bu anlamda tez kapsamında saha araştırması yapılmış, literatür taranmış ve ortaya çıkan veriler yardımıyla tersanelerin dönüşüm süreci irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Neoliberal Kentleşme, Mega Projeler, Endüstri Mirası, Haliç Tersaneleri, Kent Hakkı, Bellek

ABSTRACT

TRANSFORMATION OF AN INDUSTRIAL HERITAGE ON THE AXIS OF NEOLIBERAL URBAN POLICIES: HALIÇ SHIPYARDS

Neoliberal urban policies have been in the forefront of city management since the 1980s. This shift to neoliberal urban policies have been crucial in the reproduction of neoliberalism. The concept of exchange value has been essential in this process of rapid transformation in cities that have been commodified with a capital-centered approach. In the neoliberal urbanization process, where discourses such as global city and world city dominate, the aim was to create brand cities that would attract capital. This process has also affected the industrial heritage. In Istanbul, industrial sites of heritage located in places with high profit potential have been transformed in accordance with the purpose of creating a brand city. These sites of heritage need to be protected, or are doomed to disappear.

Camialtı and Taşkızak Shipyards, which are located within the integrity of the Haliç Shipyards, are important site of industrial heritages with a six-century long history were also transformed as a product of this process. The transformation of these shipyards from a production space into a consumption space through a mega project called Tersane Istanbul (Haliçport), still continues. The aim of this thesis is to discuss the transformation of the Haliç Shipyards and the effects of this transformation in the context of neoliberal urban policies. In this sense, field research was carried out within the scope of the thesis, the literature was reviewed and the transformation process of the shipyards was examined with the help of the resulting data.

Keywords: Neoliberal Urbanization, Mega Projects, Industrial Heritage, Haliç Shipyards, Right to the City, Memory

ÖNSÖZ

Bu tez çalışması, 2021 yılından 2024 yılına kadar Haliç Tersaneleri'nin tarihinde yolculuk yaptığım, çok kıymetli insanlarla tanıştığım, çokça öğrendiğim ve büyüdüğüm bir sürecin ürünü oldu. Bu çalışmanın tamamlanması ise pek çok kişinin desteği ve katkısı olmasaydı mümkün olmazdı.

Tez çalışmam boyunca desteğini benden esirgemeyen, her zaman yanımda olduğunu hissettiren değerli hocam ve tez danışmanım Doç. Dr. Melih Çoban'a en içten teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca tez jürimde bulunan ve değerli yorumlarıyla çalışmama katkı sağlayan ve yol gösteren değerli hocalarım Dr. Öğr. Üyesi Ayşe Yetiş Bayraktar ve Dr. Öğr. Üyesi Berna Ekal Şimşek'e teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Bu çalışmayı hazırladığım süre boyunca her zaman bana destek olan, zorlandığım her an yanımda olan, kendisini tanımış olmaktan dolayı büyük mutluluk duyduğum değerli hocam Doç. Dr. T. Gül Köksal'a çok teşekkür ederim. Aynı şekilde bu süreç içerisinde bana oldukça fazla yardım eden, bilgisini ve deneyimini benden esirgemeyen sevgili mimar Ekin Sarıca'ya çok teşekkür ederim.

Saha araştırmamı yaptığım sürede benimle görüşmeyi kabul eden, görüşlerini paylaşan, yardımlarını esirgemeyen, desteklerini hep hissettiğim tüm görüşmecilere en içten teşekkürlerimi sunarım. Kuşkusuz bu çalışma onlar olmadan tamamlanamazdı.

Başta Salim Taş ve Sevgi Artuç Kutlu olmak üzere varlıkları ve destekleriyle bana güç veren tüm dostlarıma çok teşekkür ederim. Hayatımda olduğu süre boyunca desteğini hep hissettiğim Rahmi Can Gür'e teşekkür ederim. Tez yazım sürecinde kaybettiğim, dostluğu hayatımdaki en büyük şanslarımdan biri olan sevgili arkadaşım Uğur Mersin'e hem dostum olduğu hem de bana bıraktığı güzel anılar için çok teşekkür ederim.

Bütün hayatım boyunca sevgilerini ve desteklerini benden esirgemeyen, bana güvenen, inanan, düştüğümde kaldıran, tez yazım sürecinin tüm stresli dönemlerinde sabır ve sevgileriyle bana güç olan sevgili annem Türkan Tepe ve sevgili babam Kenan Tepe'ye ne kadar teşekkür etsem az kalır. Onların hayat boyu verdiği sevgi ve destek olmasaydı şu an bu satırları yazıyor olmam mümkün olmazdı. Son olarak her anımda yanımda olan hem biricik kardeşim hem de en yakın arkadaşım sevgili kardeşim Ali Tepe'ye hayatımdaki varlığı ve desteği için çok teşekkür ederim.

Şule Tepe

İstanbul, 2024

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT	ii
ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
KISALTMALAR.....	vi
TABLO LİSTESİ	viii
GÖRSEL LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ.....	1
Araştırmanın Konusu ve Amacı	4
Araştırmanın Yöntemi.....	5
Araştırmanın Sınırlılıkları	7
BİRİNCİ BÖLÜM.....	9
NEOLİBERAL KENTLEŞME VE KENT HAKKI.....	9
1.1 Neoliberalizm	9
1.2 Sermaye Birikim Süreci ve Yapılı Çevrenin Üretimi.....	13
1.3 Kentsel Mekânda Rant ve Mülkiyet İlişkileri	17
1.4 Neoliberal Kentleşme	20
1.5 Neoliberal Kentleşmenin Mekânı Dönüştürme Aracı Olarak Büyük Ölçekli Kentsel Projeler ..	24
1.6 Neoliberal Kentleşme Ekseninde Kent Hakkı	28
1.6.1 Lefebvre’den Sonra Kent Hakkı.....	35
İKİNCİ BÖLÜM	40
ENDÜSTRİ MİRASI	40
2.1 Endüstri Mirası Kavramı	40
2.2 Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi	47
2.3 Endüstri Mirasının Metalaştırılması	50
2.4 Bellek Taşıyıcısı olarak Endüstri Mirası	51
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	56
GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İSTANBULDA ENDÜSTRİLEŞME SÜRECİ VE ENDÜSTRİ MİRASI.....	56
3.1 Osmanlı İmparatorluğu’nda Sanayileşme Girişimi	56
3.2 Cumhuriyet Dönemi Sanayileşme Süreci (1923-1980).....	61
3.3 Neoliberal Kent Politikalarının İstanbul’a Yansımaları	65
3.4 İstanbul’daki Endüstri Mirasının Neoliberal Kent Politikaları Ekseninde Dönüşümü.....	74
3.4.1 Bomonti Bira Fabrikası’ndan Bomontiada’ya.....	76

3.4.2 Geçmişten Günümüze Beykoz'un Endüstri Mirası: Beykoz Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası ve Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası Örnekleri	78
3.4.2.1 Beykoz Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası.....	79
3.4.2.2 Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası.....	80
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	84
TARİHSEL SÜREÇTE HALIÇ VE HALIÇ TERSANELERİ	84
4.1 Haliç'in Kent İçindeki Tarihsel Gelişimi	84
4.2 1980 Öncesi Haliç'in Tarihsel Gelişimi	86
4.3 1980 Sonrası Haliç'in Tarihsel Gelişimi	90
4.4 Tersane-i Amire.....	93
BEŞİNCİ BÖLÜM	104
TERSANE-İ AMİRE'DEN TERSANE İSTANBUL'A: HALIÇ TERSANELERİ DÖNÜŞÜM PROJESİ.....	104
5.1 Bir Mega Projenin Anatomisi: İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi – Tersane İstanbul (Haliçport)	104
5.2 Üretim Mekânından Tüketim Mekânına Haliç Tersaneleri.....	111
5.3 Beyoğlu'ndan Tersane İstanbul'a Kentsel Dönüşüm	117
5.4 Haliç Tersaneleri'nde Emeğin Tarihi	121
5.5 Altı Asırlık Endüstri Mirası.....	128
5.6 Bellek Taşıyıcısı Olarak Haliç Tersaneleri.....	135
5.7 Kent Hakkı Talebi: Haliç Dayanışması	137
SONUÇ.....	144
KAYNAKÇA	149
EKLER.....	161

KISALTMALAR

ABD: Amerika Birleşik Devletleri

AKP: Adalet ve Kalkınma Partisi

ANAP: Anavatan Partisi

ASTER-İŞ: Askeri Tersane ve Askeri İşyerleri İşçileri Sendikası

BIS: Bank for International Settlements/ Uluslararası Ödemeler Bankası

CBA: Council for British Archaeology/İngiliz Arkeoloji Konseyi

DİSK: Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu

DOCOMOMO: Documentation and Conservation of (Buildings, Sites and Neighbourhoods of the) Modern Movement/Modern Hareketin (Binalarının, Sitlerinin ve Çevrelerinin) Belgelenmesi ve Korunması

DOK GEMİ-İŞ: Türkiye Liman Dok Ve Gemi Sanayi İşçileri Sendikası

DPT: Devlet Planlama Teşkilatı

E-FAITH: European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage /Avrupa Endüstri ve Teknik Mirası Dernekleri Federasyonu

ERIH: European Route of Industrial Heritage /Avrupa Endüstri Mirası Rotası

FICCIM: First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments/Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi

HARB-İŞ: Harb Sanayi ve Yardımcı İşkolları İşçileri Sendikası

ICOMOS: International Council on Monument and Sites/Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi

IMF: Uluslararası Para Fonu

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İMP: İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi

KİT: Kamu İktisadi Teşebbüsleri

KÖİ: Kamu-Özel İşbirliği

NRIM: National Record of Industrial Monuments/Endüstri Anıtlarının Ulusal Kayıtları

OSB: Organize Sanayi Bölgesi

RP: Refah Partisi

SICCIM: Second International Conference on the Conservation of Industrial Monuments/İkinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi

SHB: Sosyal Demokrat Halkçı Parti

TICCIH: The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage/Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi

TICCIM: Third International Conference on the Conservation of Industrial Monuments/Üçüncü Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi

TMMOB: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

TOKİ: Toplu Konut İdaresi Başkanlığı

UNESCO: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization/Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: Görüşmecilerin Bilgisi



GÖRSEL LİSTESİ

Görsel 1: Bomonti Bira Fabrikası

Görsel 2: Bomontiada

Görsel 3: Beykoz Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası

Görsel 4: Beykoz Kundura

Görsel 5: Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası

Görsel 6: Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası'nda Grev Zamanı

Görsel 7: Paşabahçe Şişe Cam Fabrikasının Son Hali

Görsel 8: Günümüzde Haliç'in Üst Ölçekten Görünümü

Görsel 9: İstanbul 1880-1890 (J. Bartelemou)

Görsel 10: Eski Bir Haliç Gravürü

Görsel 11: Haliç'te Sahilsaraylar

Görsel 12: Haliç (1813)

Görsel 13: Tersane-i Amire'nin Eski Bir Planı

Görsel 14: Tersane ve Divanhane

Görsel 15: 1831 Yılında Tersane-i Amire

Görsel 16: 19. Yüzyıl Ortasında Tersane-i Amire

Görsel 17: 19. Yüzyılda Azapkapı'dan Hasköy'e Tersane-i Amire

Görsel 18: Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri

Görsel 19: Tersanenin 1916 Yılına Ait Bir Görüntüsü

Görsel 20: Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi'nin Yerine Yapılan Cami

Görsel 21: Azapkapı (07.03.2024)

Görsel 22: Taşkızak Tersanesi (1998)

Görsel 23: Tersane İstanbul Otelleri

Görsel 24: Tersane İstanbul Lüks Yalı Daireleri

Görsel 25: Tersane İstanbul Alışveriş Merkezi

- Görsel 26:** Tersane İstanbul Valide Kızıağı Yemek Mekânı
- Görsel 27:** Tersane İstanbul, Sadberk Hanım Müzesi
- Görsel 28:** Tersane İstanbul Müze Meydanı
- Görsel 29:** Tersane İstanbul Rıhtımı
- Görsel 30:** Balat Sahili’nden Tersane İstanbul’un Bir Görünümü
- Görsel 31:** İstanbul’da Mega Projelerin Haritalandırılması
- Görsel 32:** Haliç Tersanesi-İstanbul Sanat
- Görsel 33:** Tersane İstanbul’un Kasımpaşa Mahallelerine Yakınlığı
- Görsel 34:** Beyoğlu Kültür Yolu Projesi Güzergahı
- Görsel 35:** Fetihtepe Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi
- Görsel 36:** Aster-İş Gazetesi
- Görsel 37:** Aster-İş
- Görsel 38:** 1 Mayıs 1977 Tersane İşçileri ve Gemi Maketi
- Görsel 39:** Demirhane Binası
- Görsel 40:** Tersane İstanbul Çalışmasında Yıkım
- Görsel 41:** Haliç Dayanışması
- Görsel 42:** Haliç Dayanışması Protestosu
- Görsel 43:** Haliç Dayanışması

GİRİŞ

18. yüzyılda İngiltere’de başlayan Endüstri Devrimi ile tüm dünyayı etkileyen teknolojik, iktisadi, sosyal ve siyasal anlamda önemli gelişmeler yaşanmıştır (Köksal, 2005: 6). Su olanaklarının fazlalığı, ulaşımın kolay ve ucuz olması, demiryolu ağının genişliği gibi sebeplerle endüstrileşmenin merkezi haline gelen İngiltere’den sonra zaman içinde diğer ülkeler de endüstrileşme sürecine girmiş ve toplumlar da yaşamlarında bu süreci derinden hissetmiştir (Hobsbawm, 2003: 22-32). Zamanla kentlerde fabrikalar kurulmaya başlanmış ve makine kullanımının artmasıyla tarımda ihtiyaç olan işgücü azalmış ve bu nedenle kentlere göç yoğunlaşmıştır. Kırdan kente olan yoğun göçle birlikte kentlerde nüfus artmış ve sanayi kentleri oluşmuştur. Fabrikaları ve artan nüfusuyla yeniden şekillenen kentlerin yapısı değişmiş, daha önce siyasal ya da kültürel gibi belli başlı işlevlerin egemen olduğu kentlerde Endüstri Devrimi’yle birlikte sanayileşme, teknoloji, ulaşım, makineleşme gibi bir çok işlevin de dahil olduğu bir değişim yaşanmış ve kentleşme süreci başlamıştır (Keleş, 1993: 20-21).

Çoğunluğu kent merkezlerinde kurulan endüstri yapı ve alanları yapıldıkları dönemin koşullarına, teknolojisine ve ihtiyacına uygun olarak inşa edilmiştir. Ancak 18. yüzyıldan bu yana gelişen teknolojiyle birlikte yeni üretim teknikleri ortaya çıkmış, eski endüstri yapıları yeni teknolojilere cevap verememiş ve işlevsiz kalmaya başlamıştır. “İşlevsel olarak eskimleri, gelişen teknolojiye ayak uyduramamaları ve kent baskısı” gibi nedenlerle endüstri yapıları kapatılmış ve ilgilenilmeyen yapılar ise zamanla atıl durumda kalmıştır (Altınoluk, 2000: 7). Bu sürecin bir başka boyutunu ise 1970’li yıllardan itibaren uygulanmaya başlayan neoliberal politikalar oluşturmuştur.

Harvey’e göre (2014b: 173) kentleşmenin üretimi kapitalizmin koşullarında büyük bir endüstri olmuştur. Kendi içinde çelişkiler barındıran ve kendisini kronik olarak krizlere sokan kapitalizm, bu krizleri aşabilmek için yeni kârlı sahalara ihtiyaç duymaktadır. Bu anlamda kent mekânı kapitalizmin aşırı birikim krizini aşabileceği önemli bir saha olmuştur. Lefebvre’e göre (2014: 331) kapitalizm kentleşme aracılığıyla kendi mekânını üretmiştir. Ekonomik fazlaların kullanılmasını, üretilmesini ve massedilmesini sağlayan kentleşme, kapitalizmin kendini yeniden üretebilmesi anlamında oldukça önemli olmuş ve yapılı çevre üretimiyle aşırı birikim krizinden kurtulmaya çalışmıştır (Harvey, 2022a: 85-86). Kapitalizmin birikim stratejileri için önemli bir araç olan kent mekânı, neoliberalizmle birlikte ise küresel bir pazar haline gelmiştir. Bugün geline nokta neoliberal kentleşme olarak adlandıracağımız süreçte kent mekânı neoliberalizmin yeniden üretiminde stratejik konumda bulunmaktadır. Neoliberal kent politikalarıyla kentlerde büyüme odaklı kentsel stratejiler, girişimci yönetim biçimi ve özelleştirmeler ile kentlerde kullanım değeri değil değişim değeri ön plana çıkmış ve bu şekilde yapılı çevreyi birikim mekanizmasına dönüştüren neoliberalizm, kent mekânını daha

fazla metalaştırmış ve bunların bir getirisi olarak da toplumsal kutuplaşma yoğunlaşmıştır (Mayer, 2016: 6-9).

“Küresel kent”, “yaratıcı kent” ve “turizm kenti” gibi çeşitli stratejilerin kullanıldığı kentlerde sermaye odaklı projeler geliştirilmiş ve amaç marka kentler yaratarak sermayeyi kentlere çekmek olmuştur. Üst gelir grubuna ve turistlere pazarlanması gereken bir meta olarak görülen kentler kentsel dönüşüm projeleri ve büyük ölçekli kentsel projelerle sermaye odaklı dönüştürülmüş ve neoliberalizmle birlikte “sermayenin kent(li)leşmesi” sürecinden geçilmiştir (Harvey, 2019a: 116). Neoliberal kent politikalarıyla kent merkezlerinde 1980’li yıllardan itibaren sanayisizleşme politikaları da uygulanmaya başlanmış ve sanayiler kentin çeperlerine taşınmış, kent merkezleri sermayenin kontrolü altına bırakılmıştır. Teknolojik ilerlemenin yanında sanayinin taşınmasıyla birlikte yine kent merkezlerinde işlevsiz kalmış endüstri yapıları olmuştur.

Kentlerin rant odaklı dönüştürüldüğü ve sermayeye pazarlandığı neoliberal kentleşmeyle birlikte endüstri yapıları üzerinde de bir baskı olmuştur. Özellikle eski endüstri yapılarının kamu mülkiyetinde bulunmaları, geniş alanlara sahip olmaları, kent merkezlerinde bulunmaları, su kaynaklarına yakın olmaları ve tarihi özellikleri bu yapıları cazip kılmış ve birçok kentsel projenin hedefi yapmıştır. Uzun süre bakımsız kalmış bu yapılar özelleştirilmeye, genellikle üst kesime hitap edecek şekilde yeniden işlevlendirmeye ya da yıkımlara maruz kalmış ve bu tür uygulamalar bu yapıların çirkin, atıl, gereksiz olduğu gibi söylemlerle meşrulaştırılmaya çalışılmıştır (Severcan, 2012: 40-42). Ancak eski endüstri yapı ve alanları her şeyden önce birer miras niteliği taşır ve endüstri mirası olarak adlandırılır. “Basit mekanik aletlerden, geniş endüstriyel bölgelere uzanan ölçekteki fiziksel bütün elemanları kapsayan” bir kavram olan endüstri mirası (Cengizkan, 2002: 40), işlevini yitiren endüstri yapılarının bakımsız kalması, terk edilmesi, hurda olarak satılması ya da rant uğruna yıkılması yani genel anlamda metalaştırılmasına karşı koruma uygulamalarının geliştirilmesi yaklaşımıyla doğmuş ve 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bilimsel olarak tartışılmaya başlanmıştır (Köksal, 2012: 18). Yapıldıkları dönemin teknolojisini, sosyo-ekonomik düzeyini, toplumun yaşayış şeklini vb. anlatan ve tarihe tanıklık etmiş somut belge niteliğindeki bu yapılar aynı zamanda kentlerde sembol ve anı değeri taşırlar. Bu anlamda 1970’li yıllardan itibaren endüstri mirasını korumaya yönelik önemli gelişmeler yaşanmış, endüstri miraslarının yaşatılmasını ve en doğru şekilde işlevlendirilmesini amaçlayan çeşitli kuruluşlar ve politikalar oluşturulmuştur.

Bu tez kapsamında incelenen Haliç Tersaneleri, 1455 yılında, 18. yüzyıl endüstrileşme sürecinden de erken bir çağda 15. yüzyılda kurulan ve günümüze ulaşan önemli bir endüstri mirasıdır. En önemli özelliği ise 1455 yılından 2000’li yıllara kadar üretime devam etmiş olması olan Haliç Tersaneleri, Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri olmak üzere üç bölümden oluşur. Hiçbir zaman

işlevsiz kalmamış, altı asır boyunca üretime devam etmiş ve bu noktada bir örneği bulunmayan Haliç Tersaneleri'nin Camialtı ve Taşkızak bölümleri 2013 yılında yap-işlet-devret modeli çerçevesinde 49 yıllığına başka bir şirkete devredilmiştir. Üretim fonksiyonu durdurulan ve Tersane İstanbul (Haliçport) adında bir mega projeye yeniden işlevlendirilen tersanelerin proje kapsamındaki inşaat süreci devam etmektedir. Bu nedenle bu çalışma neoliberal politikaların kentler ve özelinde endüstri mirasları üzerindeki baskısı, değişim ve dönüştürme pratiklerine odaklanacak ve bu bunu dönüştüren Haliç Tersaneleri üzerinden inceleyecektir. Bu bağlamda tezin başlığı “Neoliberal Kent Politikaları Ekseninde Bir Endüstri Mirasının Dönüşümü: Haliç Tersaneleri” olarak belirlenmiştir.

Bu tez çalışması giriş ve sonuç bölümleri dışında beş bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde kuramsal çerçeve çizilecektir. Neoliberalizmin genel çerçevede ne anlama geldiği ve mekânla ilişkisi değerlendirilecek ve neoliberal kentleşme sürecinden bahsedilecektir. Aynı zamanda neoliberal kentleşmenin mekânı dönüştürme aracı olarak ve Tersane İstanbul Projesi'nin de bir büyük ölçekli kentsel proje olmasından dolayı mega projeler hakkında bilgi verilecektir. Bu bölümün sonunda ise neoliberal kent politikalarına karşı 20. yüzyıldan itibaren artan kentsel muhalefet kent hakkı üzerinden değerlendirilecektir. Lefebvre'den hareketle kent hakkının literatürde ne anlama geldiği tartışılacak ve sonrasında Lefebvre dışındaki kent hakkı hakkında yorumda bulunmuş diğer düşünürlerin de görüşlerine yer verilecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise literatürde endüstri kavramının anlamı, doğuşu ve gelişimi hakkında bilgi verilecek ve endüstri mirasının korunması, yeniden işlevlendirilmesi gibi süreçlerden bahsedilecektir. Ayrıca endüstri mirasının neoliberal kent politikaları ekseninde metalaştırılması durumu tartışılacak ve son olarak endüstri mirasları bellek literatürü üzerinden tekrar değerlendirilecektir. Bunu yaparken bellek sosyolojisi literatürü içindeki düşünürlerin görüşlerine yer verilerek bellek kavramı incelenecek ve daha sonra kent ve mekân belleği ve genel itibarıyla endüstri mirasıyla ilişkisi incelenecektir.

Üçüncü bölümde ise Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze kadar İstanbul'daki endüstrileşme sürecine değinilecektir. Öncelikle Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi endüstrileşme süreçleri 1980'li yıllara kadar ele alınacak ve sonrasında 1980 sonrası İstanbul'da neoliberal kent politikalarının yansımalarının nasıl olduğundan ve yerel yönetim politikalarından bahsedilecektir. Aynı zamanda bu politikaların İstanbul'daki endüstri mirasları üzerindeki etkilerinin ne olduğu tartışılacak ve örneklerle açıklanacaktır.

Çalışmanın dördüncü bölümünde Haliç Tersaneleri hakkında bilgi verilmeden önce tersanelerin konumlandığı yer olan Haliç bölgesi tanıtılacak ve bu bölgenin 1980 öncesi ve 1980 sonrası olmak üzere iki tarihsel aşamada gelişimi incelenecektir. Bölümün sonunda ise Haliç

Tersaneleri'nin eski adı olan Tersane-i Amire başlığıyla kurulduğu günden kapatıldıkları tarihe kadar olan tarihsel gelişimi hakkında bilgi verilecektir.

Bu çalışmanın son bölümü olan beşinci bölümde ise Haliç Tersaneleri'nin yaşadığı dönüşüm aktarılacaktır. Tersane İstanbul (Haliçport) hakkında bilgi verilecek ve bu projeye tersanelerin eski ve yeni durumu karşılaştırılacak ve bu dönüşüm sürecinin etkilerinden bahsedilecektir. Haliç Tersaneleri'nin emek tarihi ayrı bir başlıkta incelenecek, endüstri mirası olması ve belleklerde edindiği yerin ne olduğu hakkında saha araştırmasından edinilen bilgiler neticesinde bulgularla değerlendirilecektir. Son aşamada ise Haliç Tersaneleri'nin bir endüstri mirası olarak korunması amacıyla yola çıkmış olan Haliç Dayanışması oluşumu kent hakkı kavramı ve saha bulguları ile tartışılacaktır

Araştırmanın Konusu ve Amacı

Fatih Sultan Mehmet tarafından 1455 yılında Osmanlı donanmasını güçlendirmek adına İstanbul'da Haliç'in Aynalıkavak semtinde kurulan Haliç Tersaneleri, zamanla gelişerek Azapkapı'dan Hasköy'e kadar geniş bir alana yayılmış ve 600 yıl boyunca gemi üretim, bakım ve onarım işlerini yapmış önemli bir endüstri mirasıdır. Birçok endüstri mirasından farklı olarak Haliç Tersaneleri 600 yıl boyunca işlevine devam etmiş ve bir üretim mekânı olarak emek vermiştir. Altı asırlık emek tarihine sahip bu tesis bu süre zarfında kentin kimliğinde ve belleğinde de yer edinmiş önemli bir sembol ve anı mekânı da olmuştur. 1995 yılında İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 22.03.1995 tarihli, 6482 sayılı ve 379 numaralı toplantısıyla tersane bölgesi tarihi sit alanı olarak tescil edilmiş ve içindeki birçok yapı da tek tek tescil edilmiştir. Ancak 1980 sonrasında bu tersaneler zaman içinde işlevsizleştirilmeye çalışılmış özelleştirme ve kapatılma gibi kararlara maruz kalmıştır. 2013 yılında ise Camialtı Tersanesi ve Taşkızak Tersanesi bölümleri “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” adıyla ihale edilmiş Haliç tersanesi ise bakım ve onarım işleviyle küçük bir alanda üretime devam etmiştir. Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine Otelcilik grubunun aldığı ihale sonrasında tersaneler 49 yıllığına devredilmiş ve tasarlanan ilk adı Haliçport olan ve sonra değiştirilerek Tersane İstanbul yapılan proje uygulanmaya başlanmıştır.

Proje kapsamında “her biri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400 oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, dükkanlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, bin kişilik cami ve otopark” yapılacağı öne sürülmüş (Hürriyet, 2013) zamanla lüks yalı daireleri ve müzeler de projeye dahil edilmiştir. Projenin web sitesinden ulaşılan proje detaylarında oldukça lüks bir mega proje olduğu anlaşılan Tersane İstanbul bir anlamda Haliç Tersaneleri'nin 600 yıllık üretim işlevinden tüketim işlevine kaydırıldığı ve üst kesime hitap eden bir proje olduğu anlaşılmaktadır. Kamu

yararının önceliklendirilmediği görülen bu projenin yapımı aşamasında çeşitli medya kaynaklarından edinilen bilgilere göre tescilli yapıların da zarar gördüğü anlaşılmıştır. Bu anlamda Haliç Tersaneleri'nin zarar görmemesi, bir endüstri mirası olarak korunması ve üretime devam etmesini savunan bir grup ihale sonrasında Haliç Dayanışması'nı oluşturmuştur. Bu oluşum 2013 yılından bu yana tersanelerin korunması için mücadele etmiştir.

Tersane İstanbul projesinin bugün hala yapımı devam etmektedir. Büyük kısmı bitmiş olan projenin yeni yapıları İstanbul'un birçok noktasından da görülebilmektedir. Bu tez kapsamında ise bir endüstri mirası olarak tersanelerin geçirdiği dönüşüm ele alınacak, korunması gereken bir mirası neoliberal kent politikaları ekseninde üst kesime hitap eden bir mega projeye dönüştürülmesi, miras kavramı, kent hakkı ve bellek üzerinden değerlendirilecektir. Bu anlamda hem Haliç Dayanışması üyeleri hem de eski tersane çalışanları ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmelerde ise bir endüstri mirası olan tersanelerin dönüşümünün neden ve nasıl olduğu, bu dönüşümün neoliberal politikalar ekseninde nasıl değerlendirildiği, dönüşümün endüstri mirası üzerinde yarattığı tahribatın ve özellikle eski tersane işçileri ve genel olarak kent üzerindeki etkilerinin ne olduğu, bir üretim mekânından tüketim mekânına dönüştürme değişen anlam ve önemin nasıl olduğu ve kent hakkı bağlamında projeye karşı çıkan Haliç Dayanışması'nın neden ve nasıl kurulduğu aynı zamanda karşı olma nedenlerinin neler olduğu gibi sorulara cevap aranması amaçlanmıştır.

Araştırmanın Yöntemi

Bu tez çalışmasında nitel araştırma yöntemi kullanılmış ve saha araştırması yapılmıştır. Saha araştırması yarı yapılandırılmış sorular yardımıyla derinlemesine mülakat tekniğiyle yapılmıştır. Hazırlanmış sorular dışında görüşme esnasında gerekli görülen yerlerde ek sorular da sorulmuş ve görüşmeler 2 ile 3 saat arasında sürmüştür. Yapılan görüşmeler bir ses kayıt cihazı ile kayıt altına alınmış ve kayıt alınan görüşmelerin daha sonrasında transkripsiyonu yapılmış ve çalışmanın ilgili bölümlerine dahil edilmiştir. Aynı zamanda tezin kapsadığı alanlarda 2 yıl boyunca dolaylı gözlemler yapılmış ve bu bölgede yaşayan kent sakinlerinin de proje hakkında görüşleri ve bilgileri alınmıştır.

Tüm görüşmeler Ekim 2023 ve Nisan 2024 tarihleri arasında yapılmış olup toplam 12 kişiyle görüşülmüştür. Bu çalışmada iki farklı örneklem grubu vardır ancak bu grupların kesiştikleri görüşmeler de mevcuttur. İlk örneklem grubu tersanenin eski çalışanlarından oluşmaktadır. Haliç Tersanesi hariç tutulmuş ve Tersane İstanbul projesinin gerçekleştiği alan olan Camialtı ve Taşkızak Tersanelerinin eski çalışanları ile görüşmeler sağlanmıştır. Taşkızak Tersanesi'nden 7 görüşmeci Camialtı Tersanesi'nden ise 2 görüşmeci olmak üzere toplam 9 kişiyle görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeciler kartopu örneklem tekniğiyle seçilmiştir. İkinci örneklem grubu ise yine kartopu örneklem tekniğinin kullanıldığı Haliç Dayanışması üyelerinden oluşmaktadır. Bu grupta hem sadece

dayanışma üyesi olan görüşmeciler hem de birinci grupta olan eski tersane çalışanlarından görüşmeciler de bulunmaktadır. Sadece Haliç Dayanışması'nda olan 3 görüşmeci bulunmakta ayrıca 4 görüşmeci de birinci örneklem grubu olan eski tersane çalışanlarından oluşmaktadır. Bu 4 görüşmeciyle hem eski tersane çalışanı olması hem de Haliç Dayanışması üyesi olması sebebiyle görüşülmüş ve bu noktada kesişme sağlanmıştır. Böylece Haliç Dayanışması üyesi olan toplam 7 kişiyle görüşme sağlanmıştır.

Görüşmecilerin 2'si kadın 10'u erkektir. Eski tersane çalışanlarının çoğunluğu erkek işçilerden oluştuğu için tersane işçileri olarak sadece erkek görüşmecilere ulaşılabilmektedir. Bu nedenle görüşülen 9 tersane işçisi de erkektir. 2 kadın görüşmeci Haliç Dayanışması üyesidir. Görüşmecilerin yaşları ise 36 ile 79 yaş arasında değişmektedir. Tersanenin eski çalışanları tersanelerde 1965 ve 2000 yılları arasında en azı 10 yıl en fazla ise 30 yıl çalışmış işçilerdir. Tersane çalışanları dışında görüşülen ve Haliç Dayanışması üyesi olan 3 görüşmeciden biri erkek ve tersanelerin yakınında bulunan Bedrettin Mahallesi sakinidir. Diğer iki kadın görüşmeci ise konuyla ilgilenen mimarlardır. Görüşmecilerin isimleri gizlilik sebebiyle verilmemiş ve G (görüşmeci) olarak adlandırılmış, görüşmeci 1 (G1)'den görüşmeci 12 (G12)'ye kadar şifrelenmiştir. Aynı zamanda diğer bilgileri de çalışmaya katkısı olduğu düşünüldüğü için çalışmada yer almıştır. Aşağıda görüşmecilerin isimleri haricindeki bilgileri tablo halinde verilmiştir.

Görüşmeci	Yaş	Cinsiyet	Meslek	Haliç Dayanışması Üyesi Olma
1	77	Erkek	1970-1980 Yılları Arası Taşkızak Tersanesi'nde Boya Atölyesinde Çalışır	Haliç Dayanışması Üyesi
2	78	Erkek	1972-1995 Yılları Arası Taşkızak Tersanesi'nde Büro Çalışanıdır	Haliç Dayanışması Üyesi
3	79	Erkek	1965-1995 Yılları Arası Taşkızak Tersanesi'nde Tekne Sörveyi Olarak Çalışır	
4	76	Erkek	1970-1989 yılları arası Taşkızak Tersanesi'nde Kaynak Bölümünde Çalışır	Haliç Dayanışması Üyesi
5	69	Erkek	1987-1999 Yılları Arası Taşkızak Tersanesi'nde	Haliç Dayanışması Üyesi

			Ahşap Atölyesinde Çalışır	
6	70	Erkek	1976-2000 Yılları Arası Taşkızak Tersanesi'nde Planlama Subay Yardımcısı Olarak Çalışır	
7	72	Erkek	1977-1998 Yılları Arası Taşkızak Tersanesi'nde Ahşap Atölyesi'nde Çalışır	
8	73	Erkek	1967-1993 Yılları Arası Camialtı Tersanesi'nde Teknik Ressam Olarak Çalışır	
9	68	Erkek	1974-1996 Yılları Arası Camialtı Tersanesi'nde Gemi İnşa Atölyesinde Çalışır	
10	52	Kadın	Mimar	Haliç Dayanışması Üyesi
11	36	Kadın	Mimar	Haliç Dayanışması Üyesi
12	67	Erkek	Emekli	Haliç Dayanışması Üyesi

Tablo 1: Görüşmecilerin Bilgisi

Araştırmanın Sınırlılıkları

Saha araştırması içeren her tez çalışması gibi bu tezin de bazı zorlukları olmuştur. Öncelikte Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin 2000 yılında kapatılmış olmasından dolayı bu tersanelerin eski çalışanları bugün çoğunlukla yaşça oldukça büyük kişilerden oluşmaktadır. Aynı zamanda bir zamanlar çalıştıkları tersanelere yakın bir konumda ikamet eden bu çalışanlar tersaneler kapatıldıktan sonra daha uzak bölgelerde hatta il dışında ikamet etmeye başlamışlardır. Bu nedenlerden dolayı tersanelerin eski çalışanlarına ulaşabilmek kolay olmamış ve yalnızca 9 görüşmeciye ulaşılabilmektedir.

Ayrıca 2013 yılından bugüne proje hakkında kamuoyu yeterli derecede bilgilendirilmemiş ve projeye ilgili internet sitelerinde var olan sınırlı bilgiler edinilebilmiştir. Bu anlamda proje sorumlularıyla iletişime geçilmek istenmiş ancak ulaşılamamıştır. Ayrıca projenin pazarlama

uzmanlarıyla iletişime geçilmiş, tez kapsamında bilgi edinilmek istenmiş ancak reddedilmiştir. Tersane alanında inşaat süreci devam etmekte olduğu için alana girişlere de izin verilmemiş ve dışarıdan sınırlı gözlem yapılmaya çalışılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

NEOLİBERAL KENTLEŞME VE KENT HAKKI

1.1 Neoliberalizm

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Büyük Bunalım'a bir yanıt olarak doğan Keynesyen ekonomi modeli 1970'lere kadar etkisini sürdürmüş ve hakim paradigma olmuştur (Palley, 2020: 44). Ancak 1970'lerde kapitalizm yapısal bir krize girmiş, enflasyon ve işsizlik giderek artmaya başlamış ve büyüme oranları azalmıştır. Dünya ekonomisinin içinde olduğu bu kriz ortamında ise Keynesyen model giderek etkisini yitirmiş ve yerini neoliberalizme bırakmıştır (Dumenil ve Levy, 2020: 25).

Büyük Bunalım, İkinci Dünya Savaşı gibi zorlu süreçlerden sonra tehlikeye giren kapitalizmi yeniden canlandırmak, iktisadi dalgalanmaların önüne geçmek ve tam istihdamı sağlamak amacıyla yaygın bir biçimde benimsenmeye başlayan Keynesyen ekonomi modelinin genel kabulü devletin piyasa süreçlerine olan müdahalesidir. Bu anlamda 1944'te imzalanan Bretton Woods Anlaşması ile kurulan Birleşmiş Milletler, Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Uluslararası Ödemeler Bankası (BIS) gibi daha sonra neoliberalizmin ulusötesi temsilcileri olan kurumlar (Brenner ve Theodore, 2002: 350) ile yeni bir dünya düzenine adım atılmıştır (Harvey, 2015: 18). Daha önceki döneme göre çok daha başarılı olmasından dolayı "*kapitalizmin altın çağı*" olarak da adlandırılan Keynesyen model, 1960'ların sonuna doğru çözülmeye başlamıştır. Enflasyon ve işsizliğin artması, küresel bir stagflasyonun meydana gelmesiyle Keynesçi politikalar artık işe yaramamaya başlamış ve böylelikle 1971 yılında Bretton Woods sisteminden vazgeçilmiştir (Harvey, 2015: 20). Kâr oranları düşen kapitalizm, Keynesçi uzlaşmadan vazgeçmiş, kâr ve birikimini arttıracak bir sistem olarak düşündüğü neoliberalizmi benimsemeye başlamıştır (Campbell, 2020: 309).

İnsan refahını arttırmanın yolunun özel mülkiyet, serbest piyasalar ve serbest ticaretten geçtiğini savunan neoliberalizm, bireysel girişimi destekleyen bir politik ekonomik pratikler teorisidir (Harvey, 2015: 10). Genel anlamda devletin sanayiden elini çekmesi, sermaye lehine düzenlemeler yapılması, kurum vergilerinin azaltılması, kamu hizmetlerinin ve mallarının özelleştirilmesi, sermaye hareketliliğinin ve rekabetin arttırılması gibi politikalara dayanır (Theodore, Peck ve Brenner, 2012: 21-22).

Neoliberalizmin düşünsel kökenleri Friedrich von Hayek ve Milton Friedman’ın İkinci Dünya Savaşı sonrası çalışmalarına kadar götürülebilir. 1947 yılında Friedrich von Hayek etrafında toplanan ve aralarında Ludwig von Mises, Milton Friedman gibi isimlerin olduğu bir grup Mont Pelerin Cemiyeti’ni kurmuŗ ve bu topluluk neoliberal ideolojinin geliŗmesi ve yaygınlaŗmasında kilit rol oynamıŗtır. Hayek ve özellikle de Friedman Chicago  niversitesi ekonomi bölümünde bir süre dersler vermiŗtir. Neoliberal anlayıŗın merkezi haline gelen bu bölümde ders alan Őilili bir grup  ğrenci kendilerini “Chicago Boys” olarak adlandırmıŗ ve mezun olduktan sonra ülkelerine dönen bu öğrenciler kendilerine öğretilen neoliberal ideolojinin geliŗtirilmesinde ve yaygınlaŗtırılmasında önemli bir rol  stlenmiŗlerdir (Ritzer, 2011: 131).

Neoliberalizm ilk defa 1973 yılında Pinochet’in yaptığı askeri darbeyle uygulamaya konulmuŗtur diyebiliriz. Salvador Allende h k metine karŗı yapılan bu darbeden sonra “*Chicago Boys*” olarak bilinen bir grup iktisatçı, Őili ekonomisinin yeniden inŗasında görev almıŗ ve Friedman’ın neoliberal tezlerini uygulamaya koymuŗtur (Harvey, 2015: 15). İthal ikame yerine ihracata dayalı büyüme modelini tercih eden Őili’de, kamu malları ve doğal kaynaklar  zelleŗtirilmiŗ, serbest ticaret kolaylaŗtırılarak yabancı yatırımın da  n  a ılmıŗtır (Harvey, 2006: 147). Ancak neoliberal ekonomi politikalarının asıl hakimiyet kurması ve yerleŗik hale gelmesi İngiltere’de 1979’da Margeret Thatcher’ın ve Amerika’da 1981’de Ronald Reagan’ın göreve gelmeleri ile baŗlamıŗtır (Palley, 2020: 51).

1980’lerde hakimiyet kazanan neoliberalizm için dönüm noktalarından biri, 1989 yılında iktisatçı John Williamson tarafından ortaya atılan “*Washington Uzlaŗması*” adı altındaki bir takım ilkeler olmuŗtur. Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu (IMF) ve ABD Hazine Bakanlığı’nın neoliberal politika reçeteleri etrafında birbirlerine yaklaŗmalarını ifade eden bu uzlaŗma çok geçmeden Dünya Ticaret  rg t  ve Avrupa Merkez Bankası gibi kurumları da içine alarak geniŗlemiŗtir (Saad-Filho, 2020: 191). Williamson’a göre Washington Uzlaŗması, “mali disiplin, kamu harcama önceliklerinin yeniden sıralanması, vergi reformu, faiz oranlarını serbestleŗtirme, rekabetçi döviz kuru, ticaretin serbestleŗtirilmesi, yabancı yatırımın serbestleŗtirilmesi,  zelleŗtirme, kuralsızlaŗtırma, mülkiyet hakları” olmak üzere on ilkeden oluŗmaktadır (Williamson, 2002). Söz konusu bu ilkelerle IMF’nin, Dünya Bankası’nın, ABD Hazine Bakanlığı’nın üst düzey personelinin, d ŗ nce kuruluŗlarının, büyük Şirketlerin ve akademisyenlerin neoliberal g r ŗlerini bir süre için somutlaŗtıran Washington Uzlaŗması (Naim, 2000: 510) aynı zamanda neoliberalizmin daha teknokratik bir biçim almasına neden olmuŗtur (Peck & Tickell, 2002: 380).

1980’lerde ve 1990’ların baŗında gücünün zirvesinde olan Washington Uzlaŗması, daha sonra yaŗanan olumsuz geliŗmelerden sonra eleŗtirilmeye baŗlanmıŗtır (Ritzer, 2011: 133). Özellikle

kalkınmakta olan ülkelerde büyümenin yavaşlaması nedeniyle tepkilere yol açmış ve uzlaşma giderek itibar kaybetmeye başlamıştır (Palley, 2020: 51). Uygulanan politikalar 1994-1998’de Meksika’da, 1997-1998’de Asya’da ve 2001 yılında mali krizlere yol açmış ve bu başarısızlık neoliberal politikaların aşırı uygulanmasıyla ilişkilendirilmiştir (Ritzer, 2011: 133). Uygulanan neoliberal politikaların küresel çapta yoksulluğun artmasına sebep olmasından duyulan hoşnutsuzluk, özellikle yoksul ülkelerde, akademide ve sivil toplum örgütleri içinde tepkiye neden olmuştur (Saad-Filho, 2020: 197). Bu tepkilerin ardından 1997 yılında Joseph Stiglitz Dünya Bankası baş iktisatçı olarak görevlendirilmiş ve Stiglitz “*Washington Sonrası Uzlaşması*” adı altında başka bir neoliberal anlayışı ortaya atmıştır. Washington uzlaşmasından tek farkı ise piyasanın belirli başarısızlıklarının düzenlenmesinde devlet müdahalesinin gerekli olduğunu savunmasıdır. Ancak Washington Sonrası Uzlaşması da Washington uzlaşması gibi yoksul ülkelere serbest ticareti, özelleştirmeyi ve serbestleşmeyi destekleyen benzer politikaları tavsiye etmiş ve daha öteye gidememiştir (Saad-Filho, 2020: 198-199).

Neoliberalizm, 1970’lerde felsefi bir projeyken, 1980’lerde Keynesçi refah devletinin projelerine karşı çıkmış, 1990’larda ise yaratmış olduğu çelişkileri de düzenlemeye yönelik bir yeniden yapılanma sürecine girmiştir (Peck & Tickell, 2002: 388). Bütün bu süreçte ise neoliberal düşünce taraftarları eğitimde, medyada, şirketlerde, devlet kurumlarında, finansal kurumlarında önemli yerlere gelmiştir. En nihayetinde neoliberalizm, düşünce biçimlerimizde ve ekonomi politik pratiklerimizde hakim paradigma olmuştur (Harvey, 2006: 145).

Neoliberalizm insan refahını arttırmanın yolunun özel mülkiyet hakları, bireysel özgürlük, serbest piyasa ve serbest ticaretten geçtiğini savunur. Devletin buradaki görevi ise buna uygun kurumsal çerçeveyi oluşturmak ve korumaktır (Harvey, 2006: 145). Bu nedenle her ne kadar neoliberalizm devletin arka plana itilmesi fikrine dayanıyor gibi görünsede aslında serbest piyasa mekanizmasını yaratmak için gerekli yerlerde devlet müdahalesine ihtiyaç duymuştur (Munck, 2020: 109). En önemlisi ise neoliberalizm yol açtığı piyasa başarısızlıklarına, kutuplaşmaya, güvensizliğe, eşitsiz gelişmeye, krizlere ve genel olarak yarattığı bütün çelişkilere karşı baskıcı devlet müdahalesiyle baş edebilmektedir. Bu nedenle devlet müdahalesinden özgürleşmiş bir serbest piyasalar ütopyası arzulanmış olsada karşı olduğu devlet müdahalesine her zaman gereksinim duymuştur (Theodore, Peck, & Brenner, 2012: 23).

Brenner ve Theodore (2005: 102-103), neoliberalizmle ilgili birkaç ana madde açıklamıştır:

1. Neoliberalizm bir süreçtir ve sabit bir durum değil, sosyal ve mekânsal dönüşüm sürecini temsil eder.

2. Bağlamsal spesifik stratejilerle işleyen neoliberalizm her zaman tarihsel ve coğrafi olarak kurumsal dönüşüm ve ideolojik yeniden yapılanmayı içerir.
3. Devlet gücünün aktif seferberliğine dayanan neoliberalizm, devlet kurumlarının piyasaya dayalı düzenleyici işlevini teşvik ettiği karmaşık bir devlet-ekonomi ilişkisinin yeniden yapılanmasını üretir.
4. Neoliberalizm her bağlamda aynı ekonomik, politik veya mekânsal sonuçlara yol açmaz. Her kente ve ölçeğe göre neoliberal projeleri takip eder.
5. Piyasaya dayalı düzenlemeleri ve sosyokültürel normları empoze etme girişimi olarak değerlendirilen neoliberalizm yoğun tartışma ve itirazlarla karşılaşmaktadır.
6. Neoliberalleşme projeleri ekonomik ve sosyal canlanma için ekonomik, kurumsal ve coğrafi önkoşulların çoğuna zarar verme eğiliminde olduğu için derinden çelişkilidir. Dolayısıyla neoliberalizm, çağdaş kapitalizmin politik-ekonomik kriz eğilimlerini çözmek yerine, çeşitli piyasa, devlet ve yönetim başarısızlığı biçimlerine yol açarak bunları ciddi şekilde şiddetlendirir.
7. Gelişmeye devam eden neoliberalizm, işsiz toplumsal sonuçlarına rağmen mekânsal, siyasal, kurumsal, politik düzenlemelerini sürdürmektedir (Brenner & Theodore, 2005: 102-103)

Harvey'e göre (2015: 168) neoliberalizmin asıl başarısı servet ve gelir dağıtmaktan çok bunları yeniden dağıtmaktır. Mülksüzleştirme yoluyla birikim olarak adlandırdığı bu sürecin ise dört ana özelliği vardır: "özelleştirme ve metalaştırma, finansallaşma, kriz yönetimi ve manipülasyonu, devlet eliyle yeniden dağıtım". Neoliberalizm bir anlamda her şeyin finansallaşması demektir (Harvey, 2015: 41). Bu ekonomik paradigma tüm beşeri alanların bir pazar değeri olduğunu ve bir meta gibi alınıp satılabileceğini savunur (Geniş & Çelik , 2012: 5).

Neoliberalizm için piyasa devletten, özel mülkiyet ise kamu mülkiyeti ve toplumsal mülkiyetten üstündür. Özelleştirme, kamu mülkiyetindeki varlıkların özel sektöre satışı şeklinde ya da özel sektör kamu sektörü ortaklığı biçiminde kendini gösterir (Kozanoğlu, Gür, & Özden, 2015: 67). Buradaki asıl amaç ise sermaye birikimi için yeni sahalara açmaktır. Bu nedenle neoliberalizmde her türlü kamu hizmet kuruluşu, kamu kurumları, küresel doğal kaynaklar, şehirler hatta kültür ve tarih dahi metalaşp özelleştirilebilmektedir (Harvey, 2006: 153). Britanya'da Margaret Thatcher'ın ilk olarak 1984'te British Telecom'u daha sonrasında gaz, elektrik, su ve demiryollarını özelleştirmesi ile tüm dünyada yaygınlık kazanmaya başlayan özelleştirme politikası ile bugün geline nokta kamuya ait her türlü hizmet ve kurum hız kesmeden özelleştirilmiştir (Kozanoğlu, Gür, & Özden, 2015: 67).

Neoliberal devlet, gelir dağılımı politikalarıyla üst sınıftan alt sınıfa doğru olan kaynak akışını tersine çevirmiştir. Bunu ise özelleştirmeler ve hükümet harcamalarındaki kesintiler yoluyla yapmaktadır (Harvey, 2006: 155). Neoliberal devlet yasal düzenlemelerle birlikte şirketlere, enerji, ilaç, tarım endüstrisi gibi belirli çıkar alanlarına avantajlar sağlamaktadır. Risklerin büyük bir kısmını devletin aldığı kârın ise çoğunluğunun özel sektörün olduğu bu ortaklıkta devlet gerekirse bu şirketlerin iktidarına karşı çıkan muhalefet biçimlerini de baskıcı yasalar ve müdahalelerle bastırmaktadır (Harvey, 2015: 85).

Serbest ticareti, özel mülkiyet hakkını ve özelleştirmelerin hızlanmasını dayatan neoliberalizm, karşılığında hızlı büyüme, azalan yoksulluk ve eşit gelir dağılımı vaat ederken pratikte reel ücretleri aşağı çekmiş, istihdam güvencesini yok etmiş, gelir ve servet eşitsizliğiyle birlikte yoksulluğun artmasına neden olmuştur (Kozanoğlu, Gür, & Özden, 2015: 225-226). Yönetici ve üst sınıfların gelirlerini arttıran neoliberalizmle iktisadi büyüme oranları düşmüş, işsizlik artmış ve eşitsizlik keskinleşmiştir.

Eşitsiz gelişmeye dayanan neoliberalizm yaygın piyasa başarısızlıkları, sosyal kutuplaşma biçimleri ve mekânsal ölçekte eşitsiz gelişmenin artmasına ve sürekli tekrarlanan krizlere yol açmıştır (Brenner & Theodore, 2002: 352). Ancak neoliberalizm bu krizlerden faydalanmakta, kriz yaratımı, yönetimi ve manipülasyonu ile servetin yoksul ülkelere zengin ülkelere yeniden dağıtımını sağlamaktadır (Harvey, 2015: 171). Sermaye, birikimi bir kurtarma paketi gibi kullanıp yoksul ülkeleri borçlandırır ve iflasın eşiğine gelmiş bu ülkelerde yabancı sermaye için kapılar açılır. Böylelikle güç yine sermayenin elinde kalır (Harvey, 2006: 154).

1.2 Sermaye Birikim Süreci ve Yapılı Çevrenin Üretimi

Fiziki yerleşim birimleri kadar toplumsal bir ürün olan kentler, tarih boyunca medeniyetlerin doğduğu ve geliştiği yerler olarak bir uygarlık ve insanlık tarihi içerir (Bahçeci Başarmak & Akpınar, 2022: 1249). Ruşen Keleş kenti; “sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimi” şeklinde tanımlamaktadır (Keleş, 1980: 67). Mübeccel Kıray ise “tarımsal olmayan üretimin yapıldığı, hem tarımsal hem de tarım dışı üretimin dağıtımının kontrol fonksiyonlarının toplandığı belirli teknolojik seviyelere göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme biçimleri” olarak kenti tanımlamaktadır (Kıray, 1972: 1). Dar anlamıyla kentlerde artan nüfus miktarına karşılık gelen kentleşme kavramı da toplumların ekonomik ve toplumsal yapılarındaki değişiklikler sonucu doğmaktadır (Keleş, 1993: 19). Bu özelliğiyle de Keleş’e göre (1993: 19) kentleşme olgusu geniş anlamda “Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak

kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında, artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci” olarak tanımlanmaktadır.

18. yüzyılda İngiltere’de başlayan Endüstri Devrimi ile birlikte tüm dünyanın etkilendiği teknolojik, iktisadi, sosyal ve siyasal gelişmeler yaşanmıştır. 19. yüzyıl boyunca batıda hız kesmeden devam eden sanayileşme süreci ile özellikle teknoloji ve ulaşım alanlarında yaşanan gelişmelerle kentler bir çekim merkezi haline gelmiştir. Kırdan kente yoğun göçün yaşandığı bu süreçte kentlerde nüfus artmış ve sanayi kentleri ortaya çıkmıştır. (Bahçeci Başarmak & Akpınar, 2022: 1249). Ortaçağda siyasal, kültürel ya da tamamen ekonomik bir işlevin egemen olduğu kentler, sanayi devrimi ile birlikte sanayileşme, teknoloji, ulaşım, makineleşme gibi bir çok işlevin de dahil olduğu bir değişim yaşamıştır (Keleş, 1993: 20). Üretim alanında gerçekleşen değişim toplumsal hayatın da değişmesine neden olurken kent mekânının da yeni biçim ve işlevlerin hakim olmasına neden olmuştur (Keskinok, 1988: 67).

Kentleşme sanayileşme süreciyle birlikte ortaya çıkmıştır ve bu bağlamda bu iki süreç birbirine bağlı gelişmektedir (Keleş, 1993: 21). Aynı zamanda kapitalizmin de yükselişini simgeleyen endüstri devrimi ile kentleşme sürecine yoğun ekonomik bir işlev de eklenmiştir (Keskinok, 1988: 67). Harvey’e göre (2014b: 173) kentleşmenin üretimi kapitalizmin koşullarında büyük bir endüstri olmuştur. Sermaye ve emek arasındaki bir sınıf ilişkisi üzerinden yükselen kapitalizm (Harvey, 2014a: 205), “birikim için birikim, üretim için üretim” prensibi üzerine kuruludur (Harvey, 2022b: 109). Kapitalizmin ortaya çıkmasıyla birlikte sermaye birikimi toplumsal bir gereklilik olmuştur (Smith, 2021: 43). Sermayedar piyasadaki güçlü rekabet ortamında ayakta kalabilmek ve daha fazla artı değer üretmek zorundadır ve bu nedenle kârının bir kısmıyla tekrar yatırım yapmalıdır (Harvey, 2019a: 45-46). Kapitalist büyüme sisteminin odak noktasında ise emek gücü vardır. Kapitalizme göre sağlıklı bir ekonomi tüm kapitalistlerin kâr elde ettiği bir büyümeden geçer. Bu kârın kökeni ise emek gücünün sömürülmesine dayanır. Sermaye üretimi ve dolaşımının emek gücünün sömürülmesinden geçtiği kapitalist ekonomide, kâr elde etmek için emek gücünü satın alanlar (burjuva) ve yaşamak için emek gücünü satmak zorunda olanlar (proleterya) arasında bir sınıfsal ilişki söz konusudur (Harvey, 2022b: 383). Emek üzerindeki denetimi hayati olan kapitalizm, sermaye ve emek arasındaki sınıfsal ilişki üzerinde yükselir (Harvey, 2014a: 205). Bu bağlamda Harvey’e göre (2022b: 109) kent süreci birikim ve sınıf mücadelesinden bağımsız anlaşılamaz.

Kapitalizm, kendi içinde çelişkiler barındıran ve kendisini kronik olarak krizlere sokan bir sistemdir. Kapitalizmde sürekli olarak yatırım yapmak bir süre sonra artı ürünün genişlemesine neden olurken, kapitalistler arasındaki rekabet ortamı da işçi sınıfının satın alma gücünü ve ücret oranını

fazlasıyla düşürür (Harvey, 2022b: 110). Bununla birlikte kapitalizm, teknolojik açıdan zorunlu olarak ilerlemecidir. Ancak bu durum da istihdam olanaklarının azalmasına yol açar. Sermaye ve emek fazlasının artık massedilemediği noktada ise sistem istikrarsızlaşır ve aşırı birikim krizi yaşar (Harvey, 2022b: 385). Bu süreç hem sermayenin hem de emek gücünün değersizleşmesine ve yıkımına neden olur (Harvey, 2022a: 36). Harvey'in tanımıyla aşırı birikim; "atıl sermaye ile atıl emeğin yan yana varolduğu, ama bu atıl kaynakların toplumsal bakımdan yararlı işler yapma amacıyla hiçbir biçimde bir araya getirilemediği bir durumdur". Genel olarak ise "atıl üretken kapasite, talep edilmeyen bir meta fazlası ve stoklarda aşırı yığılma, bir para sermaye fazlası ve yüksek işsizlik" aşırı birikimin temel göstergeleridir (Harvey, 2014a: 206).

Üretme ve masetme ihtiyacı arasındaki gerilim aslolarak kapitalizmin kökeninde görülen bir ilişkidir. Kapitalizm bu gerilimli ilişki ve çelişkilerinden kurtulmak için coğrafi yayılma yolunu seçer (Harvey, 2022b: 317). Bu nedenle daha fazla büyümek için sürekli olarak artı ürün üretme ihtiyacı ve aşırı biriken sermaye-emek fazlasının nasıl massedileceği sorunu ile kapitalist kentleşme tarihi arasında güçlü bir bağ bulunmaktadır (Harvey, 2022a: 43). Kendi krizlerini aşabilmek ve sermaye-emek fazlasının soğurulmasını sağlamak için yeni kârlı sahalara ihtiyaç duyan kapitalizm için kent mekânı, bu ihtiyacı karşılayabildiği önemli bir yerde durmaktadır. Lefebvre'e göre (2014:331) kapitalizm kentleşme aracılığıyla kendi mekânını üretmiştir. Ekonomik fazlaların kullanılmasını, üretilmesini ve massedilmesini sağlayan kentleşme, kapitalizmin kendini yeniden üretebilmesi için oldukça elzemdir (Harvey, 2022a: 85-86).

Aşırı birikimden kaynaklanan kriz coğrafi yayılma ve sermayenin mekâna sabitlenmesi yani sermayenin mekânsallaştırılması yoluyla çözüme kavuşturulabilir (Harvey, 2014a: 209). Coğrafi yayılma, fiziksel ve toplumsal altyapı yatırımları (ulaşım, iletişim ağları, eğitim ve araştırma gibi) gerektirdiği için ve bu nedenle yeniden düzenlenen üretim ve mekân ilişkileri kapitalizmin kriz eğilimini dizginleyebilir ancak bu sadece dönemsel bir gecikmedir (Harvey, 2004: 23). Harvey'e göre (2004: 24-25) sermaye fazlasının mekânsallaştırılması iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki yeni pazarlar, yeni üretim kapasiteleri, yeni kaynaklar, toplumsal ve emek olanakları yaratarak mekânsal sabiteler oluşturmaktır. İkincisi ise uzun dönemli projeler veya eğitim, araştırma gibi sosyal harcamalara yapılan yatırımlarla sermayenin dolaşıma girmesini erteleyen zamansal sabitelerdir. Harvey mekânsal ve zamansal sabitelerin birlikte liman, havaalanı, hastane, okul, iletişim sistemi ya da kanalizasyon yapıları gibi fiziksel altyapıları sağlayarak sermaye ve emek fazlasının büyük oranda soğurulabileceğini belirtmektedir.

Harvey sermaye akış sürecini üç temel sermaye döngüsüyle açıklamaktadır. Sermayenin birinci çevriminde sürekli artı değer yaratılmasıyla kapitalizmin aşırı birikim krizine girdiği görülür

(Harvey, 2022a: 96-97). Artı değerin kârlı yatırımlara dönüştürülmesinin gerekli olduğu bu çevrim, üretim ve tüketim fonları arasındaki temel çevrimdir (Altınok & Enlil, 2012: 39). Sistemin aşırı birikim krizine girmesiyle sermaye yatırımlarının ikinci ya da üçüncü çevrime aktarılması gerekir. Çünkü krizin geçici çözümüne ancak bu şekilde ulaşılabilmektedir. İkinci çevrim; “üretim için gerekli tesis ve teçhizat (üretimin kurulu ortamı), tüketim için gerekli konut alanları (tüketimin kurulu ortamı) ve bu iki unsurun etkinliğini arttıracak teknik altyapı yatırımlarını (otayol, demiryolu, havaalanı, liman, enerji üretim kapasitesi, su, kanalizasyon vb.) kapsamaktadır” (Altınok & Enlil, 2012: 39). İkinci çevrime aktarılan sermaye artık mekâna sabitlenir ve üretim-tüketim için kentsel yapılı çevreyi oluşturur (Penpecioğlu, 2021: 164). Harvey bunu “sabit varlıklara ve tüketim havuzu oluşturmaya yönelik sermaye akımları” olarak adlandırır (Harvey, 2022a: 100). Daha uzun dönemli projeler içeren üçüncü çevrim ise iki temel yatırımdan oluşmaktadır. Bunlardan ilki doğrudan üretimi destekleyen bilim ve teknoloji yatırımları, ikincisi ise eğitim, sağlık gibi emek gücünün niteliklerini arttırmaya yönelik olan yatırımlardır (Harvey, 2022a: 101). Eğitim yatırımları sermayenin ihtiyacı olan nitelikli iş gücünü sağlarken sağlık yatırımları emek gücünü yeniden üretir. Böylelikle bu çevrimdeki yatırımlar daha uzun vadeli ve aynı zamanda sermayenin daha fazla faydalanmasını içerir (Altınok & Enlil, 2012: 40). Bu çevrimde aynı zamanda sosyal harcamalara yönelik olan projelerde devlet müdahalesinin de ön plana çıktığı görülür (Harvey, 2022a: 101). Genel olarak birinci çevrimde aşırı birikim krizine giren kapitalizm sermayeyi ikinci ve üçüncü çevrime aktararak yapılı çevrenin üretilmesini sağlar ve krizi dizginler. Devlet ise burada düzenleyici bir rol oynar (Penpecioğlu, 2021: 165).

Üretim ve tüketim üzerinde doğrudan bir denetim kurmak isteyen kapitalizm için yapılı çevre üretilmesi bir zorunluluktur (Harvey, 2022a: 45). Yapılı çevre yollar, kanallar, rıhtımlar, fabrikalar, okullar, hastaneler, konutlar gibi çok çeşitli ve farklı unsurlardan oluşur (Harvey, 2022a: 111). Yapılı fiziki bir çevrenin oluşturulması için hem sermaye hem de emekte söğurulmesi gereken bir artığın var olması gerekir. Bu nedenle kapitalizmde kent aslında yaratılan yapılı fiziki çevre anlamına gelir (Harvey, 2022b: 112). Farklı koşullar ve kurallar doğrultusunda üretilen yapılı çevre, uzun süre dayanıklıdır ancak değiştirilmesi zor ve mekânsal olarak hareket yeteneği yoktur (Harvey, 2022a: 111). Bu anlamda yapılı çevre yatırımlarının da kendi içinde çelişkiler içerdiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Kapitalizm, yapılı çevre üreterek sermayeyi ikinci çevrime aktarmış ve aşırı birikim krizinden bu şekilde kurtulabilmiştir. Uzun ömürlü olan yapılı çevre, mekânsal olarak sabittir ve başka bir mekâna taşınması olanaksızdır. Ancak sermaye ise doğası gereği coğrafi olarak yayılmacı olmak zorundadır. Yapılı çevre üzerinde uzun süre sabit kalan sermaye bir süre sonra değer kaybetmeye başlayacaktır. Sermayenin değer kaybetmesi ve sistemin yapılı çevre üzerinden artık kâr elde

edememesiyle birlikte mübadele değeri düşen eski yapılı çevre yıkılarak yerine yeni kârlı bir yapılı çevre oluşturulur (İçli, 2013: 249). Kapitalizmin kendi iç çelişkileri yapılı çevre üzerinde de etkili olur ve sistemin zamanın bir yerinde büyük uğraşlarla yarattığı yapılı çevre zamanın başka bir döneminde yıkımla sonuçlanır (Harvey, 2022a: 123). Bu anlamda daha önce kentte yapılan tüm yapılar kapitalizmin kâr amacı doğrultusunda yıkılarak yeniden yapılan bir planlamayla kent mekânı yeniden düzenlenir. Özetle kent mekânı sermayenin mantığı çerçevesinde şekillenirken bu durum kentin metalaşmasına yol açar ve aynı zamanda kapitalizmin kendi çelişkilerinin kent mekânında da görülmesine neden olur (Şengül, 2001: 27).

1.3 Kentsel Mekânda Rant ve Mülkiyet İlişkileri

Harvey'e göre (2022a: 133) rant; "Siyasal iktisadın doğal ya da insanların yarattığı verimlilik farklarının kullanıcılar açısından taşıdığı değer ve mekânsal organizasyon sorununu çözmek için başvurduğu geleneksel teorik kavramdır". Mekânı kendi ihtiyaçları doğrultusunda kâr odaklı dönüştüren sermaye (Yırtıcı, 2009: 93), kent mekânında her şeyi metalaştırdığı gibi mekân üzerindeki toprağı da metalaştırmış ve bir rant değeri yaratmıştır. Feodal yapıda bir zenginlik göstergesi olan fakat kapitalist sistemde alınıp satılabilen bir metaya dönüşen toprak (Yırtıcı, 2009: 36) sermaye dolaşımı için önemli bir kanal haline gelmiştir (Harvey, 2022a: 134). Bu nedenle rant kavramı sermayenin kent mekânıyla kurduğu ilişkiyi anlamak açısından oldukça önemlidir.

Klasik düşünürlerin bir çoğuna göre ekonomik değer insan emeği ile yaratılır ve bu nedenle insan emeğinin olmadığı malların ekonomik değeri söz konusu olamaz. Bu malların bir piyasa değeri vardır ve bu değer malın sahibine sağladığı rantla ilgilidir. Bu anlamda toprak gibi doğada bulunan ve insan emeğiyle var olmayan malların rant üzerinden değerlendirilmesi gerekir (Tekeli, 2009: 19). Klasik ekonomi kuramının öncülerinden David Ricardo'ya göre rant, toprağın verimliliğiyle ilgilidir. Toprakların verimlilik, ulaşılabilirlik gibi kendilerine has özellikleri toprak rantını yaratmaktadır. Hiçbir emek harcanmadan var olan topraklarda üretilen malların değeri o toprağın da değerini belirlemektedir. Buradaki ürünlerin değeri piyasadaki düşük verimli toprağın ürünlerinin fiyatına eşittir. Düşük verimli topraktan daha verimli olan toprakların ürünleri ise bir artı ürün sağlamaktadır. Ricardo'ya göre rantın kaynağı buradaki artı değerdir. Farklılık rantı olarak adlandırılan bu rant teorisine göre nüfus artışı ve ekonomik gelişme rantın da artmasını sağlayacaktır (Tekeli, 2009: 19-20).

Ricardo'nun rant kuramından çok farklı olmayan Marksist yaklaşımda ise rant kuramının temelinde toprak mülkiyeti yatmaktadır. Karl Marx'a göre kapitalist, sanayide olduğu gibi tarımda da hakimdir. Kapitalist, kullandığı toprağın sahibine sermayesini bu üretim alanına yatırması karşılığında belli bir miktar para ödemektedir ve toprak sahibine ödenen bu para aslında toprak rantıdır (Marx,

1990: 547). Marx toprak rantını “*farklılık rantı I, farklılık rantı II ve mutlak rant*” olmak üzere üçe ayırmıştır (Marx, 1990: 566-675). Farklılık rantı I toprağın verimlilik ve konumuna bağlıdır. Farklılık rantı II arazi üzerindeki insan emeğinden kaynaklanan ıslah ve yatırımlardan doğar (Yırtıcı, 2011). Onun için önemli olan ise mutlak rant olmuştur. Toprak üzerindeki özel mülkiyet ona göre toprak rantını oluşturmaktadır ve bu rantın özelliği tekeli olmasıdır. Herhangi bir ürünün arzının yetersiz olması o ürünün üretimini diğer ürünlerin üretiminden daha kârlı hale getirir ve aynı ürünün başka sermayedarlar tarafından üretilmesi bir rekabet ortamı yaratır. Ancak toprak arzının artmaması toprak üzerindeki mülkiyet hakkına tekel özelliği kazandırır ve bu durum mutlak rantın temelini oluşturur (Tekeli, 2009: 20).

Harvey’e göre (2022a: 141-143) kapitalist sistemde toprak tam olarak finansal bir varlık olarak görülür. Toprağın finansallaşmasıyla gelecekteki kâr beklentisi bugünkü toprak fiyatını etkiler. Bu da toprak sahibini gelecekte daha fazla toprak rantı elde etmek için çabalamasını gerektirir. Bu anlamda sermaye dolaşımı ile bütünleşen bir toprak rantı söz konusu olur. Harvey toprağı diğer metallerden farklı olarak kentsel bir bağlamda değerlendirmektedir. Bu nedenle herhangi bir toprak parçasıyla kentsel toprağı birbirinden ayırmak gerekir (Yırtıcı, 2011). Keleş’in “*Kentbilim Terimleri Sözlüğü*”nde “Kent ve kasabalarda, yapı yapmaya ayrılmış ve kent yönetiminin sunduğu kolaylık ve donanımlardan yararlanılabilecek yer” olarak tanımlanan (Keleş, 1980: 73) kentsel toprak, piyasa değeri tarımsal üretim potansiyeline göre değil gelecekteki kâr beklentisine göre oluşan topraklardır (Yırtıcı, 2011).

Sermayenin birikim araçlarından biri olan rant, günümüzde kentsel topraklar için de geçerli bir durumdur. Sanayileşme ve kentlerin hızla göç almasıyla beraber kentsel topraklara olan talep artmıştır (Güler & Soyer Parlıyan, 2022: 1272-1273). Yapılı çevre kent içinde bir toprak üzerine yerleşmek zorundadır. Bu nedenle her kentsel işlev belirli bir kentsel toprağı ihtiyaç duyar ve bu durum kentsel toprak isteğini artırır. Kamu ve özel kurumların artan kentsel toprak istekleri ise bu toprakların değerini sürekli olarak arttırmaktadır. Aynı zamanda kentlerde artan nüfus, kıt bir kaynak olan kentsel toprak ihtiyacıyla ilgili sorunlar yaratır. Bu nedenle genel olarak bir toprağın tarımsal kullanımdan kentsel kullanıma geçmesi arsa değerinin sürekli olarak artmasına neden olur (Keleş, 1993: 409).

Kapitalist bir ekonomide sermaye biriktirilebilmesinin temel yolları kâr, faiz ve rant olarak ortaya çıkmıştır (Marx, 1999: 51 akt. Çavuşoğlu, 2021: 137). Üretim ve ticaret yoluyla kazanılan artı değer kâr, finansal sermayeden elde edilen artı değer faiz, kıt kaynakların mülkiyeti yoluyla elde edilen artı değer ise rant olarak açıklanabilir. Kıt bir kaynak olan toprağın mülk edinilmesi mutlak rantı yaratırken bu topraktan elde edilen artı ürün farklılık rantını yaratmaktadır (Çavuşoğlu, 2021: 137). Sermayenin ikinci ve üçüncü çevrimlere aktarılmasıyla kentsel toprak üzerinde oluşturulan

yapılı fiziki çevrede, mutlak rantı değerli olan kentsel toprakların yatırım değeri olarak kullanılıp gayrimenkul haline getirilmesi bir faklılık rantı oluştururken bu arazilerin satışı mutlak rantı oluşturmaktadır (Kahraman, 2010: 62). Özellikle neoliberal dönüşümle birlikte kent toprağı üzerinden sermaye birikimi en önemli mekânsal politikalardan biri haline gelmiştir. Bu anlamda özellikle günümüzde alışveriş merkezleri, eğlence merkezleri gibi kentsel ptojelerle kamusal alanlar üzerinden ciddi rantların sağlandığı görülmektedir (İçli, 2013: 249-250).

Yapılı fiziki çevre oluşturulduğu andan itibaren sabit olmasından dolayı değer kaybetmeye başlar. Sermayenin coğrafi hareketliliğini devam ettirebilmesi ve yapılı çevre üzerinden yeniden kâr elde edebilmesi için daha önce oluşturduğu yapılı fiziki çevreyi yıkıp yerine yeni kârlı bir fiziki çevre oluşturması gerekir. Bu doğrultuda yeni bir kentsel planlamayla değişim değeri düşen arazilere yeniden değer kazandırmak ve buradan mutlak rant elde etmek amaçlanır. Bu süreç içerisinde devletin de rolü oldukça önemli olmaktadır. Kahraman'a göre (2010: 62) rant ve kamu mülkiyeti, kentlerde gerçekleşen özelleştirmeler ve bu özelleştirmeler sırasında düzenleyici bir rol oynayan kentsel planlamalarla birlikte iç içe geçen kavramlar olarak değerlendirilmektedir. Kamu mülkü olan kentsel toprağın rant yaratmak amacıyla devlet eliyle özel sermayeye satılması mutlak rantın oluşmasını sağlarken mülkün değerini arttırmak üzere kamunun düzenleyici işlevleri farklılık rantını ortaya çıkarmaktadır. Devlet kamu mülklerini özelleştirerek rant yaratmakta ve bu şekilde kentsel toprakta sermaye birikim sürecine destek vermektedir. Kapitalizmin girmiş olduğu krizleri aşmasında yardımcı olmak için gerekli düzenlemeleri yapmakla görevli olan devlet, kamu mülklerini özelleştirerek buradan rant yaratılmasını sağlar (Kahraman, 2010: 63-65).

Kamu mülkiyetinde olan bir toprağın özel mülkiyete geçişi değersiz görülen bir kentsel toprağı ekonomik değer yükleyerek metalaşmasına neden olur ve buradan doğan rant ise kapitalist sistemin ayakta kalmasını sağlar (Kahraman, 2010: 66). Bu topraklar üzerinde yoğunlaşan hızlı ve kârlı inşaat endüstrisiyle kentlerin toplumsal ve fiziksel manzaralarında köklü değişiklikler yaratan kapitalist sistem, inşaat sanayisini sermayenin ana dallarından biri haline getirmiştir (Harvey, 2014a: 89). Ancak toprakta özel mülkiyetin varlığı kent mekânında ayrışmaları ve sınıfsal çatışmaları yaratan bir etkidir. Kamuya ait toprakların varlığı burada farklı sınıfların birarada yaşayabilmelerini sağlarken toprağın özel mülkiyete geçmesi kentsel mekânda ayrışma ve eşitsizliklerin önünü açmaktadır.

Özellikle 1980li yıllardan itibaren yaşanan neoliberal gelişmelere bağlı olarak kentsel toprak küresel sermayenin ilgi alanına girmiş ve sermayenin kentleşmesi süreci neoliberal kent politikalarıyla hızla devam etmiştir. Kentsel toprakların özelleştirildiğı ve yüksek rant değerlerinin yaratıldığı bu

dönemde kentlerde söz hakkı giderek daha fazla sermayenin olmuştur. Bu nedenle neoliberal politikaların kent üzerindeki etkisinin incelenmesi bu tez kapsamında oldukça önemli görülmektedir.

1.4 Neoliberal Kentleşme

Özel mülkiyet, serbest piyasa ve serbest ticaret haklarını savunan neoliberalizm, 1970’lerden itibaren tüm dünyada hâkim ekonomik ve politik paradigma olmuştur (Geniş & Çelik , 2012: 5). Her şeyin bir meta olarak alınıp satılabileceği, her beşeri alanın bir piyasa değerinin olduğu düşüncesiyle hareket eden neoliberalizmle birlikte kamu mal ve hizmetleri özelleşmiş daha önce piyasalaşmamış su, orman gibi alanlar dahi alınıp satılmaya başlanmıştır (Geniş & Çelik , 2012: 5). Bu anlamda özellikle kentsel mekânlar neoliberalleşme sürecinde kritik öneme sahip olmuştur (Theodore, Peck, & Brenner, 2012: 30). Kapitalizmin birikim stratejileri için önemli bir araç olan kent mekânı, neoliberalizmle birlikte küresel bir pazar haline gelmiştir. 1980’lerden bu yana neoliberalizmin yeniden üretiminde stratejik konumda rol alan kentler, bu tarihlerden itibaren neoliberal kent politikalarının belirgin bir şekilde uygulanmasıyla neoliberal kentleşme süreci içine girmiştir. Başka bir deyişle kentler neoliberalizmin yeniden üretiminde, dönüşümünde ve yapılandırılmasında bir “kuluçka” görevi görmüştür (Theodore, Peck, & Brenner, 2012: 33).

Günümüzde kentlerin kapitalist toplumsal ilişkilerin kurucu öğelerinden biri olduğunu söyleyen Tarık Şengül’e göre (2008: 281-282) kapitalizmin kent mekânıyla ilgili emeğin yeniden üretimi ve sermaye birikim süreçlerinde üstlendiği rollerle ilgili iki önemli etkileşimi vardır. İkinci Dünya Savaşı’ndan 1970’li yılların sonlarına kadar emeğin yeniden üretiminin ön plana çıktığı kentlerde 1980’li yıllardan itibaren sermayenin yeniden üretimi ön planda olmuştur. Neoliberalizmin 1970’lerin sonlarından itibaren hakim paradigma haline gelmesiyle kentlerde neoliberal politikalara bağlı dönüşümler gerçekleşmiştir. Bu yıllarda devlet büyük ölçüde kentsel hizmetlerden çekilmiş, özelleştirme ve benzeri politikalarla sermaye merkezli bir anlayış geliştirmiş ve emeğin yeniden üretiminden sermayenin yeniden üretimi sürecine geçilmiştir. Kamu-özel işbirliğiyle devlet ve girişimciler arasında bir güç birliği sağlanmış, sermayeyi desteklemeye yönelik, rant merkezli bir kentsel gelişme anlayışıyla kentler hızlı bir dönüşüme şahit olmuştur. Ancak sermayenin kentleri kendi mantığına göre dönüştürme süreci kentsel çelişkileri de derinleştirmiş ve kentsel kutuplaşmanın artmasına neden olmuştur (Şengül, 2008: 285-287).

Margit Mayer (2016: 6-9) neoliberal kentleşmenin dört önemli boyutundan bahsetmektedir;

Bunlardan ilki “*büyüme odaklı kentsel strateji*”dir. Kent yöneticileri kentin yatırım akışını hızlandırmak ve kentler arası rekabet ortamında kentin konumunu iyileştirme çabası içerisinde olurlar. Kentsel toprağın kullanımında en yüksek ve en iyi kullanım anlayışının ön planda olmasıyla neoliberal

kentleşme, elitlerin kullanımına yönelik özelleştirilmiş, sterilize edilmiş alanlar yaratarak soylulaştırmanın öne çıkmasına neden olmaktadır. Marka kentler yaratarak bu kentlere bir imaj kazandırmaya ve bu şekilde uluslararası yatırımları kente çekmeye çalışan kent yöneticileri sermaye odaklı yatırımlar yaparak turistler tarafından ilgi çekici havalı turistik kentler oluşturma yönünde yapıları çevreyi dönüştürmektedir. Üst sınıfa yönelik tüketim alanlarının oluşturulması soylulaştırmayı yaygınlaştırmakla beraber bu durum emlak fiyatlarının artmasına ve toplumsal yerinden edilmeye neden olurken evsizlik krizinin de derinleşmesine yol açmaktadır.

İkinci önemli boyut “*girişimci yönetim biçimleri*”dir. Neoliberal kentleşme kamu-özel ortaklığına dayalı girişimci yönetim biçimlerini benimser. Yerel yönetimler, Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu ve Dünya Ticaret Örgütü gibi neoliberalizmin üst kurumları ile işbirliği içine girer ve kentsel yönetim yapıları giderek daha fazla finansallaşır. Yeni bir kentsel yönetim tarzı olan girişimci yönetim biçiminde süreç daha az şeffaf ve hegemoniktir. Genel olarak girişimci kent yönetimi, kamu şeffaflığının sağlanamaması, yabancı sermaye odaklı düzenlemeler yapılması, temsili demokrasinin zarar görmesi ve alt gelir grubunun şehirden dışlanması gibi özelliklere sahiptir.

“*Özelleştirme*” neoliberal kentçiliğin bir diğer temel özelliğidir. Neoliberal kentleşmeyle birlikte devlet varlıkları, kamu altyapıları ve hizmetleri sürekli olarak özelleştirilmektedir. Kentsel kaynaklar, mülksüzleştirme yoluyla sermaye birikiminin genişletilmesi için kullanılırken süreç içerisinde özelleştirme, finansallaşmaya dönüşmüştür. Yapılı çevreyi bir birikim mekanizmasına dönüştüren neoliberalizm, emlak piyasalarını da giderek daha fazla metalaştırmıştır. Tüm bu süreç sonunda ise karşı protestolar kendini göstermeye başlamış ve yeniden kamulaştırmaya yönelik hareketler ortaya çıkmıştır.

Son olarak “*yoğunlaşan toplumsal kutuplaşma*” neoliberal kentleşmenin temel özelliklerinden bir diğerini oluşturmaktadır. Aslında bu özellik önceki üç özelliğin bir sonucu olarak doğmaktadır. Neoliberalizmin yayılma aşamasında yerinden etme, yoksullaşma, dışlanma, sosyo-mekansal ayrıştırma gibi süreçler toplumsal kutuplaşmanın yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

1970’li yıllarda başlayan sanayisizleşme sürecinde üretim ve sanayinin şehir merkezlerinden çepere kaymasıyla bu eski sanayi merkezleri sermaye odaklı bir ekonomik ve mekânsal dönüşüm geçirmiştir. Finans ve hizmet sektörlerinin hakim olmaya başladığı bu şehir merkezlerinde fabrikalar yerine bu sektörler için yüksek binalar yapılmış eski sanayi yapıları ise yine çoğunlukla sermaye odaklı bir dönüşüme uğramıştır (Geniş & Çelik , 2012: 6). Sanayisizleşme ve şehirlerde finans ve hizmet gibi ekonominin diğer sektörlerinde olan artışla birlikte beyaz yaka ve hizmet sektöründe büro, iletişim, idari, profesyonel ve araştırma ile ilgili işlerde de istihdam artışı görülmüştür. Şehir merkezlerinde büyüyen bu yeni orta sınıf işgücü beraberinde farklı eğilimleri de getirmiştir ve bu

eğilimlerin belirli bir mekânsal ifadesi olmuştur (Smith, 2021: 41-42). Bu süreç içerisinde ortaya çıkan yeni orta sınıfın yeni farklı yaşam tarzı ve tüketim alışkanlıkları kentsel mekânın buna göre düzenlenmesine yol açmış ve yeni eğlence merkezleri, güvenli yerleşim alanları ortaya çıkmıştır. Ancak bu durum kentte soylulaştırmanın yaşanmasına ve alt sınıfların soylulaştırılan bu yerlerden dışlanmasına yol açmıştır (Geniş & Çelik , 2012: 6). Kentler küresel üretim ve tüketim kültürüne uygun iş alanları ve lüks konut yatırımları ile sermaye için çekici hale getirilmiştir (Sam, 2010: 135).

Şerife Geniş kentlerin ve kentsel hayatın neoliberal yapılandırılmasında geliştirilen başlıca politikaları şu şekilde özetlemiştir: “Belediye hizmetlerini özelleştirmek; kolektif hizmetlerin sunumunda piyasalaşmayı ve finansallaşmayı derinleştirmek; kentin emlak piyasalarında, güçlü toplumsal aktörlere yönelik fırsatlar yaratmak; sermaye yatırımlarını çekmek için mega projeleri desteklemek; yoksulların, azınlıkların ve emekçilerin yaşam alanlarını spekülâtif yapılaşmaya açmak, soylulaştırmaya, iskana ve mülksüzleştirmeye maruz bırakmak; toplumsal sınıfların sosyo-mekânsal ayrışmasını ve kutuplaşmasını derinleştiren mekân ve konut politikalarını desteklemek; seçkinler için “ötekilerden arındırılmış” özel mekânlar yaratmak; kentsel mekânı ve hayatı militarist bir denetim altına almak” (Geniş, 2020: 12-13).

Yeni neoliberal ekonomi modelinin dünya çapında hakim olmaya başlamasıyla devletler, küresel sisteme entegre olabilmek için rekabet piyasasına dahil olmak zorunda kalmışlardır. Bu rekabet içerisinde ise kentler en önemli rekabet unsurlarından biri olmuştur (Harvey, 2020: 87-89). Bu süreçte “küresel kent”, “yaratıcı kent”, ve “turizm kenti” gibi çeşitli birikim stratejileriyle sermayenin kente çekilmesi hedeflenmiştir (MacDonald, 2011: 198). Kenti yatırımlar için daha cazip hale getirmeyi amaçlayan kentsel planlar, bu rekabet ortamında dünya standartlarında cazip kentler yaratırken bu kentler daha çok üst sınıfa hitap edip, düşük gelir gruplarının istek ve ihtiyaçlarını görmezden gelmektedir (Ellis, 2011: 1144).

Neoliberalizmle birlikte kentler “sermayenin kent(li)leşmesi” sürecinden geçer ve sermaye kent üzerinde giderek artan ölçüde hakimiyet kurmaya başlar (Harvey, 2019a: 116). Kentlere olan ilginin artmasıyla kentler ekonomik, toplumsal ve siyasal amaçlara hizmet eden bir araç haline gelmiş ve kentler arası rekabet ortaya çıkmıştır (Bahçeci, 2017: 37). Kente daha fazla yatırım çekmek ve rekabet gücünü arttırmak için “*girişimci kent yönetimi*” olarak adlandırılan yeni kent politikaları benimsenmiştir. Bu politikalar çerçevesinde kent sermayeye, üst gelir grubuna ve turistlere pazarlanması gereken bir meta olarak olarak görülür ve bu anlamda kentlerde küresel bir kent imajı ve kimliği yaratılmaya çalışılır (Geniş, 2011: 53). Bu süreçte kentsel dönüşüm projeleri, büyük ölçekli kentsel projelerle kentler sermaye odaklı dönüştürülmüş, alışveriş merkezleri ve korunaklı konut tiplerindeki artış böyle bir sürecin ürünü olmuştur (Bahçeci, 2017: 37).

Neoliberal kentleşme süreciyle birlikte “rekabetçilik”, “yatırım çekme”, “marka kentler”, “kentsel pazarlama” ve “soylulaştırma” neoliberal kentleşme stratejileri olarak ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda kentler toplumun her kesiminin ihtiyaçları ve taleplerine yönelik değil sermayenin yeniden üretimine yönelik olan arz yönlü kentsel politikalarla, rant odaklı kentsel projelerle yönetilmektedir (Penpecioglu, 2021: 163). Kent, yaşamak, ziyaret etmek, eğlenmek ve tüketmek için ilgi çekici, yaratıcı ve aynı zamanda güvenli bir yer olmalıdır (Harvey, 2022b: 431). Harvey’e göre (2014a: 116) yaşanan kentler arası rekabet ve kentsel girişimcilik döneminde kente imaj kazandırmak sermayeyi ve üst sınıf insanları kente çekmek için bir araç haline gelmiştir.

Neoliberalizm kentte yaratıcı etkilerini ortaya çıkarırken aynı zamanda yıkıcı etkilerini de göstermektedir. “Yaratıcı yıkım” yöntemiyle birbiri ardına gelen kentsel dönüşüm projelerini kent üzerinde uygulayan neoliberal politikalar, böylelikle sermayenin emilmesini sağlayıp buradan kâr elde ederken bu durum aynı zamanda sınıfsal bir boyut arz eder. Eskinin yıkıntıları üzerinde yeni bir dünya kurma sürecinden en fazla etkilenenler kentin düşük gelir grubu olur (Harvey, 2019a: 58). Bu nedenle neoliberal kentleşmenin yaratıcı ve yıkıcı etkisi kentin üst ve alt sınıf kesimleri için farklı işlediğini belirtmek yanlış olmayacaktır. Kentsel dönüşüm projeleriyle kamusal alanları ortadan kaldıran, işçi sınıfı mahallelerinin yıkımına neden olan neoliberal kentçilik, üst sınıf için ise güvenli siteleriyle korunaklı özel mekânlar yaratıp, sermaye yatırımlarını çekmek için mega projeler oluşturup, kentte neden olduğu soylulaştırmayla mekânsal ayrışmaya ve kutuplaşmaya neden olmaktadır (Theodore, Peck, & Brenner, 2012: 35). Bu durum kentin yoksul kesiminin de yerinden edilmesine yol açmaktadır.

Kent toprağının doğrudan rant odaklı metalaştırılması ve bunun bir sonucu olarak kentlerin yeniden yapılandırılması “kentsel dönüşüm projeleri”, “soylulaştırma” “kentsel yenileme”, “kentsel canlandırma” ve “kentsel koruma” gibi kavramlarla yaratıcı yıkım yöntemlerini içermektedir. Bu durum kentte yaşayan düşük gelirli grupların mülksüzleştirilmesine yol açmaktadır. Harvey’in “*mülksüzleştirme yoluyla birikim*” olarak adlandırdığı bu sürecin en önemli özelliği metalaştırma, özelleştirme ve yerinden etmedir. Tüm ortak mülkiyet alanlarının özelleştirilmesi mülksüzleştirme politikalarının en vahşi biçimi olarak ortaya çıkmaktadır (Harvey, 2015: 168-170). “Toplumsal müştereklerin çitlenmesi” olarak karşımıza çıkan kamu mülklerinin özelleştirilmesi ve mülksüzleşme süreci pek çok farklı yolla gerçekleştirilebilir. Özelleştirmenin en kritik araçlarından biri olduğu mülksüzleştirme yoluyla birikim giderek daha fazla merkezi bir hal almakla birlikte (Harvey, 2011: 38-42) Harvey’e göre (2019a: 60) mülksüzleştirme ve yerinden etme süreçleri kapitalist kentleşmenin çekirdeğini oluşturmakta ve aynı zamanda fazla sermayenin kent toprağı üzerinden soğurulmasını sağlamaktadır.

1.5 Neoliberal Kentleşmenin Mekânı Dönüştürme Aracı Olarak Büyük Ölçekli Kentsel Projeler

1980 sonrasında kent yönetimleri daha fazla sermaye çekme yarışına girmiş ve “markalaşma” sloganları ile kentlerde kentsel yatırımlar/projeler tasarlanmaya başlamıştır (Kızılay & Zorlu, 2020: 41). Neoliberalizmin dünya çapında egemen olmaya başlamasıyla beraber yerel yönetimler ulusal ve küresel rekabet koşulları bağlamında ekonomik açıdan rekabetçi konumlarını güçlendirmek için iş merkezleri, müzeler, sahiller, sergi salonları ve parklar vb. kentsel dönüşüm projeleri uygulama yoluna gitmişlerdir (Swyngedouw, Moulaert, & Rodriguez, 2002: 548). Özellikle büyük ölçekli kentsel projeler sermayenin çıkarlarını korumak ve büyük rantlar yaratmak anlamında oldukça önemli olmaya başlamıştır (Penpecioğlu, 2013: 98).

Turizm ve eğlence merkezleri, güvenli siteler ve alışveriş merkezleri gibi neoliberal kentleşme mekânları oluşturan büyük ölçekli kentsel projeler kentin bir cazibe merkezi haline gelmesinde önemli bir strateji olmuştur (Penpecioğlu, 2013: 98). Piyasanın çıkarlarına hizmet eden büyük ölçekli kentsel projeler, büyük yatırımlar gerektiren, uzun sürede uygulanan, büyük kentsel rant sağlayan, uygulandığı bölgede değişimler yaratan projelerdir (Sınmaz, 2023: 90). Swyngedouw, Moulaert ve Rodriguez büyük ölçekli kentsel projelerin şehri rekabetçi manzara haritası üzerinden yeniden konumlandırmayı amaçlayan, bu tür projeleri ekonomik yenilenmenin bir önkoşulu olarak gören ve piyasa odaklı kentsel müdahaleler yapan girişimci kentsel yönetim tarzının bir ürünü olduğunu belirtmektedir (Swyngedouw, Moulaert, & Rodriguez, 2002: 553).

Planlama ve kentsel çalışmalar literatürü farklı büyük ölçekli kentsel projelerin olduğunu ve bunları tanımlamak için farklı terimlerin kullanıldığını gösterir. Ancak en sık kullanılanı “mega proje” terimidir (Leick, 2015: 60). Projelerin bütçeleri göz önüne alındığında bunları “mega” (milyon dolar), “giga” (milyar dolar) ve “tera” (trilyon dolar) olarak sınıflandırmak mümkündür. Bir mega proje düşük gelirli bir ülkenin ekonomisini aşabilecek büyüklükteyken bir tera proje dünyanın gelişmiş 20 ülkesinden birinin gayri safi yurt içi hasılası ile karşılaştırılabilir (Flyvbjerg, 2014: 6-7).

Mega projelerinin tanımlanması hakkında belli bir fikir birliği olmasada bu projelerle ilgili üzerinde durulan niteliklerden birincisi büyüklük ikincisi de çekicilik özellikleridir. Bir projenin mega proje olarak adlandırılması için büyük ölçüde bir yatırımın gerçekleşmesi, toplum, çevre ve devlet bütçesi üzerinde büyük bir etki yaratacağı için kamusal bir ilginin olması ve bütün etkileriyle kamusal bir varlık olarak yer alması gereklidir (Tekeli, 2014). Tekeli’ye göre (2014) mega proje kavramı yeni bir olgu değildir. Neolitik devrimden sonra yerleşik hayata geçilmesi ve artı değer oluşmaya başlamasıyla birlikte bu tür mega projeler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu anlamda dünyanın yedi harikasını bu tür projeler arasında saymak yanlış olmayacaktır.

Mega projelerin tanımlarının farklılık gösterdiğini belirten Gellert ve Lynch bu tür projeleri genel anlamda kentsel mekânı hızlı, kasıtlı ve gözle görülür bir şekilde derinlemesine dönüştüren ve semaye ile devlet gücünün birlikte koordineli uygulamalarını gerektiren projeler olarak tanımlarlar (Gellert & Lynch, 2003: 15-16). Yine mega projelerin aşağıda verildiği gibi dört kategoriye ayıran Gellert ve Lynch, bu kategorilerin birbirini tetiklediğini ve bir arada ortaya çıktıklarını belirtir (Gellert & Lynch, 2003: 16). Bu anlamda örneğin Türkiye’de planlanan 3. köprü, 3. havalimanı ve kanal projeleri aslında tek bir proje paketi gibi anlaşılabilir (Uzunçarşılı Baysal, 2017: 37).

1. Altyapı (limanlar, demiryolları, su ve kanalizasyon sistemleri vb.)
2. Yeraltından çıkartma (madenler, petrol, doğalgaz vb.)
3. Üretim (lastik, kağıt, palmiye yağı vb.)
4. Tüketim (büyük ölçekli turizm projeleri, alışveriş merkezleri, tema parkları, gayrimenkul geliştirme projeleri vb.) (Gellert & Lynch, 2003: 16).

1980’lerden bu yana mega projelerin sayısı artmakta, giderek daha fazla büyümekte ve aynı zamanda günümüzde çok daha büyük değerlerde inşa edilmektedir (Flyvbjerg, 2014: 7). Peki bu tür bir mega proje patlamasını harekete geçiren ne olmuştur? Flyvbjerg’e göre (2014: 8-9) bunun dört nedeni vardır. İlki teknolojik gelişmelerdir çünkü bugün gelinen noktada teknolojik ilerleme mega projelerin yapımlarını çok daha kolay bir hale getirmiştir. Mega projeler dikkat çeken anıtsal projelerdir ve bu anlamda görünür olmak isteyen siyasetçiler tarafından da ilgi görür. Bu nedenle ikinci neden siyasal dürtüdür. Üçüncüsü ise ekonomik dürtüdür. Çünkü mega projeler sermayenin daha fazla kazanç elde etmesini sağlar. En son neden ise mega projeleri tasarlamak, inşa etmek, kullanmak ve ona bakmaktan alınan zevki ifade eden estetik dürtüdür. Pitsis vd. ise mega projeleri tanımlarken sadece ekonomik ölçüte bakılmaması gerektiğini bunun için yedi farklı özelliğin daha devreye girdiğini belirtir. “Projenin alan büyüklüğü, projeyi gerçekleştirme süresi, proje riskleri, projenin belirsizlikleri, projenin organizasyon yapısı, projenin doğurduğu tartışma ve çatışmalar ve son olarak projenin yasal ve yönetsel özellikleri” tüm bunlar bir mega projenin tanımlanması ve incelenmesinde ekonomik ölçütün yanısıra ele alınması gereken diğer önemli özelliklerdir (Pitsis vd. 2018 akt. Kızılay & Zorlu, 2020: 43).

Mega projeler neoliberal birikim krizine bir çözüm niteliği taşır. Sermaye ve emek fazlasının soğurulması ve daha fazla kâr elde etme ihtiyacında olan sistem, neoliberal kentleşme aracılığıyla bu amacına ulaşır. Sermayenin birinci çevrimden ikinci çevrime aktarılmasıyla birikimin kentsel mekâna yatırılması kent mekânının metalaşmasına neden olurken bu süreç içerisinde mega projeler yarattıkları büyük kazançlarla birikim krizinin ilacı olmuştur. Bu durum mega projelerin sayısının ve büyüklüklerinin giderek daha fazla artmış olmasının en büyük nedenlerinden birini oluşturur.

Mega projeler birikim krizine bir çözüm olmakla beraber neoliberal kentleşmenin en önemli araçlarındandır. Bu projeler “ulusal ve uluslararası yönetimler, kamu özel işbirliği ortaklıkları, özel sermaye ve kalkınma bankaları” tarafından desteklenmektedir (Uzunçarşılı Baysal, 2017: 42). Mega projeler özünde Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) projeleridir. Kamusal varlıkların mülkiyetinin kamuda kaldığı ancak işletme ve kalkınma haklarının sözleşmelerle bir süreliğine özel sektöre devredildiği KÖİ projeleri, özelleştirmenin bir başka türevidir (Sönmez, 2016a). Klasik özelleştirmede kamu varlıkları üzerinde kamu mülkiyeti son bulurken KÖİ tarzı özelleştirmelerde kamu mülkiyeti devam etmektedir. Bunun nedeni kamusal mülk ya da varlığın niteliklerinden kaynaklanır. Neredeyse tüm ülkelerin anayasasında doğal kaynaklar, akarsular, madenler vb. kamu mülkiyetindedir ve bu varlıklar satılıp kamu mülkiyetinden çıkarılamazlar. Ancak özel firmalara kullanmaları için KÖİ projelerinde olduğu gibi belli bir süre izin verilebilmektedir (Sönmez, 2016b: 5). Aslında KÖİ modeliyle yapılan projeler genelde otoyollar, limanlar, demiryolları, madenler vb. altyapı yatırımlarını içerir ve 1945-1980 arası dönemde daha çok devlet tarafından yapılmıştır. Ancak 1980 sonrasında neoliberalizmin yükselişi ve devletin ekonomiden çekilmeye başlamasıyla kamu-özel ortaklığı devreye girmiştir (Sönmez, 2016: 6). Böylelikle yerli-yabancı özel sermayenin yatırımlarını teşvik eden KÖİ projeleri için özelleştirme sürecinin bir devamı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Yap-İşlet-Devret (YİD), İşletme Hakkı Devri (İHD) Yap-Kirala-Devret (YKD) ve Yap-İşlet (Yİ) gibi modelleri bulunan KÖİ projeleri, Dünya Bankası tarafından da önerilen ve desteklenen projelerdir (Sönmez, 2016a). Dünya Bankası verilerine göre 2016 yılına kadar en fazla proje stokuna sahip ülke Brezilya’dır ve projelerinin büyüklüğü 510 milyar dolara ulaşmıştır (Sönmez, 2016b: 8).

Genel olarak büyük ölçekli kentsel projeler, yeni neoliberal kent politikalarının kent mekânındaki katalizörleridir (Sınmaz, 2023: 90). Bu projeler pazar odaklı girişimlerdir ve rekabetçi bir mücadele içerisinde sermayeyi kente çekmenin önemli bir aracı olmakla birlikte yukarıda da bahsedildiği gibi devlet müdahalesinden bağımsız değil kamu-özel ortaklığıyla idare edilmektedir (Swyngedouw, Moulaert, & Rodriguez, 2002: 551-556). Swyngedouw vd. büyük ölçekli kentsel projelerin elitlerin derin güç mücadelelerini yansıtan arenalar olduğunu belirtir. Bu tür kentsel projeler, güçlü kesimlerin istekleri doğrultusunda şekillenen “elit oyun alanları” olarak değerlendirilebilir (Swyngedouw, Moulaert, & Rodriguez, 2002: 568). Gellert ve Lynch’ de büyük ölçekli kentsel projelerin güçlü aktörlerin maddi çıkarlarına hizmet eden projeler olduğunu belirtir (Gellert & Lynch, 2003: 20).

Leick’e göre (2015: 62) büyük ölçekli kentsel projeler sadece fiziksel değil aynı zamanda söylemseldir. Mekânsal etkilerinin yanı sıra sembolik bir boyuta da sahip olan bu projeler aslında birer “prestij projeleri”dir. Büyük ölçekli kentsel projeler prestijli mekânlar yaratarak küresel sermayeyi cezbetmeyi amaçlar. Penpecioglu ise büyük ölçekli kentsel projelerin sermaye birikim süreçlerini

yeniden ürettiğini ancak aynı zamanda hegemonya inşa edici bir rol oynadığını belirtir (Penpecioglu, 2013: 98). Bu projeler “gündelik yaşam pratikleri üzerinde metalaştırıcı ve yabancılaştırıcı ideolojik bir anlam inşa ederek egemen sınıfların dar ekonomik çıkarlarını toplumun geniş kesimlerinin çıkarları gibi sunabildikleri için mekân üretiminin hegemonik projeleri olarak kavramsallaştırılabilirler” (Penpecioglu, 2013: 100). Aynı zamanda bu tür büyük kentsel projeler, hegemonik söylemleriyle farklı toplumsal kesimleri bir araya getirip bir rıza inşa edebilmekte ancak bu rızanın yanında bu projelerin hayata geçirilmesinde yasa gibi daha zor öğelerin de kullanıldığını görmek mümkündür (Penpecioglu, 2013: 100).

Büyük ölçekli kentsel projeler aynı zamanda içerisinde birçok risk ve sorun barındırır. Bu projeler giderek daha fazla hukuk dışı olmakla beraber ciddi finansal risklere de yol açmaktadır (Sönmez, 2016b: 20). Sönmez bu sorunları şu şekilde açıklar:

1. Denetim dışılık
2. Makro politikalardan kopukluk
3. Kamu maliyesine yükler
4. Kayırmacı ortak seçimleri
5. Finansmanda sorunlar
6. Çevre tahripkarlığı, arsa spekülasyonu (Sönmez 2016b: 20-21)

Büyük ölçekli kentsel projeler, riskleri, yükümlülükleri ve sözleşmeye uygun olup olmadıkları konusunda denetimli olmamakla birlikte kamuoyu bilgilendirmesi de şeffaf biçimde yapılmamaktadır. Makro hedefler dikkate alınmadan planlanan bu projeler, kamu maliyesini risk altına sokabilmekte ve bu risklerin ne büyüklükte olacağı bilinmemektedir. Aynı zamanda proje ortakları daha çok kayırmacı bir anlayışla, güçlü olan tarafından seçilmektedir. Bu projelerin en önemli risklerinden biri ise çevresel tahribatı olmaktadır. Projelerin üzerine kurulduğu kamu varlıkları olumsuz etkilenmekte ve tahrip olmaktadır (Sönmez, 2016b: 20-21).

Büyük ölçekli kentsel projeleri doğal çevreyi gözle görülür bir şekilde dönüştüren projeler olarak tanımlayan Gellert ve Lynch, bu projelerin aynı zamanda yerinden edici etkilere sahip olduğunu belirtir (Gellert & Lynch, 2003: 17). Limanların yapay iskelelerle derinleştirildiği, nehir ve yeraltı su yataklarının değiştirildiği, genel olarak doğal çevrenin biyolojik, jeolojik ve fiziksel özelliklerinin değiştirildiği bu projeler nedeniyle bitkiler, hayvanlar, kaya ve topraklar hatta insanlar dahi yerlerinden edilmektedir. Bu projelerle birlikte yollar, madenler, yükselen sular nedeniyle yerlerinden edilenleri Gellert ve Lynch şu şekilde açıklar:

- Önemli miktarda kaya ve toprağın yerinden edilmesi
- Hidrolojik örüntülerin yerinden edilmesi

- Doğal yaşam alanlarının yerinden edilmesi ve bunların yerine yenilerinin yaratılması (sivrisinek üremesi için durgun su havuzları, askeri üsler için boş araziler vb.)
- Bitki ve hayvan topluluklarının yerinden edilmeleri
- Bunun sonucunda kaynaklara bağımlı yaşayan topluluklar için geçim olanaklarının yok edilmesi (Gellert & Lynch, 2003: 17).

Kamu yararına öncelik vermesi gerekirken mega projelerle kentleri sermayeye pazarlayan girişimci kent yönetimleri, bu projeleri kapalı kapılar ardında, şeffaflık ve demokratik kontrol mekanizmalarından uzak planlar. Kent halkının planlamaya dahil edilmediği ve son dakikaya kadar açıklanmayan bu projelerdeki amaç elit grupların maddi çıkarlarını korumaktır. Halkın karar alma süreçlerinden dışlandığı bu projelerde daha itibarlı sosyal grupların çıkarları halkın çıkarlarının üzerinde yer alır (Uzunçarşılı Baysal, 2017: 42). Uzunçarşılı Baysal bu durumu şu şekilde açıklar;

“Kısaca, mega projeler, özel sermaye-kamu ortaklıkları, dolaylı özelleştirmeler, karar alma mekanizmalarından ilgili nüfusların dışlanması, elit/uzman bir azınlığın söz sahipliği, gayri-şeffaflık, hesap verme zafiyeti gibi özellikleriyle otoriter bir neoliberal yönetim modeline dayanan ve bu modeli dünyaya ihraç ederken dünyayı da çok daha neoliberal yönetim modellerine taşıyan dinamiklerdir” (Uzunçarşılı Baysal, 2017: 42).

Mega projelerin riskleri kamuoyu ile paylaşılmaz ve bu projeler genel olarak büyüme ve gelişmeye katkı sağlayacağı, toplumdaki her kesimin yarar sağlayacağı söylemleriyle kamuoyunda meşrulaştırılmaya çalışılır (Uzunçarşılı Baysal, 2017: 38). Projenin getireceği riskler burada görev alan bütün uzman ve ortaklar tarafından bilinmesine rağmen bu riskler gözardı edilir (Flyvbjerg, 2014: 9). Gözle görülür derecede verilen zararlar, telafi edildiği ve topluma yararlı işler yapıldığı söylemleri gerekçesiyle üstü kapatılır ve muhalif sesler kriminalleştirilerek susturulmaya çalışılır (Uzunçarşılı Baysal, 2017: 38). Kent hakkının ihlal edildiği bu süreç, kente yabancılaşmaya neden olurken kent mekânının da giderek daha fazla metalaşmasına yol açar

1.6 Neoliberal Kentleşme Ekseninde Kent Hakkı

“*Kent hakkı*” kavramı ilk defa Henri Lefebvre tarafından Paris’teki 1968 öğrenci ayaklanmasından kısa bir süre önce ortaya atılmış (Çelik, 2017: 672) ve yine Lefebvre ile özdeşleşmiş bir ifadedir (Mitchell, 2020: 36). Lefebvre kent hakkı kavramını 20. yüzyılda oluşmaya başlayan sosyal ve politik yapılanmaya meydan okuyan radikal bir paradigma olarak ortaya koymuştur (Sadri, 2013: 78). 2000’li yıllara kadar sessizliğini koruyan kavram, bu yıllardan itibaren yaygın olarak gündeme gelmeye başlamıştır (Çelik, 2017: 672).

Lefebvre'in kent ve mekân anlayışı Marksist düşünce sisteminden etkilenmiştir. Hem Marksist düşünce hem de Lefebvre'in ortak noktası kapitalizmin yaratıcı/yıkıcı örüntüleri üzerinden hareket etmeleri olmuştur. Bu noktada ayrıldıkları temel nokta ise gündelik hayatın ve yeniden üretim-mekân ilişkisine verilen önem derecesindedir (Kuran, 2021: 33-34). Marksizmin üretimin mekân boyutunu ihmal ettiğini düşünen Lefebvre, Marx'ın üretim ve yeniden üretim kavramlarına getirdiği iktisadi yaklaşıma ek olarak bu kavramların toplumsal ve mekânsal boyutlarının da olduğunu vurgulamıştır (Kuran, 2021: 44).

Lefebvre'e göre (2014) mekân sadece somut, fiziksel bir şey değildir. Bir ilişkiler ve biçimler bütünüdür. Mekânsal ve sosyal ilişkilerin birbiriyle bağıntılı olduğunu söyleyen Lefebvre'e göre toplumsal ilişkiler ve mekânsal pratikler karşılıklı bir ilişki içerisinde ve bu nedenle mekân toplumsal bir üründür. Mekânsal üretim toplumsal ilişkilerin yeniden üretimini sağladığı gibi toplumsal ilişkilerin yeniden üretimi de toplumsal mekânın yeniden üretimini sağlayabilmektedir. Bu nedenle Lefebvre'e göre "(toplumsal) mekân (toplumsal) bir üründür" (Lefebvre, 2014: 56). Mekanın toplumsal bir ürün olarak kavranışı ile ekonomik bir üretimden söz edilmemektedir. Lefebvre mekânsal üretim kavramını şu şekilde açıklamıştır:

"Mekânın toplumsal ürün olarak kavranışı elbette kolay değildi; başka deyişle, kısmen yeni ve öngörülmemiş bir sorunsal içeriyordu. Herhangi bir "ürünü", şeyi ya da nesneyi değil, bir ilişkiler bütününe belirten bu kavram, üretim, ürün ve bunların ilişkileri mefhumlarının derinleştirmesini gerektiriyordu." (Lefebvre, 2014: 23-24).

Toplumsal bir ürün olan mekân aynı zamanda bir üretim aracıdır (Lefebvre, 2014: 111). Üretim sürecinin hem sonucu hem de ön koşulu olan mekân üretim ilişkilerini belirleyebildiği gibi üretim ilişkileri tarafından da şekillendirilebilmektedir (Lefebvre, 2014: 111). Bu nedenle bir üretim sürecinden başka bir üretim sürecine geçiş yeni bir toplumsallık ürettiği gibi bununla beraber yeni bir mekân da üretmektedir (Lefebvre, 2014: 75). Örneğin feodalizmden kapitalizme geçiş hem toplumsal ilişkilerin hem de mekânın yeniden üretilmesini beraberinde getirmiştir. Lefebvre'e göre (2014: 111) her toplum kendi toplumsallığını ve mekânını üretir. Bu nedenle de bir toplumsal mekân değil birden fazla toplumsal mekân vardır.

Lefebvre mekân üretimini "*mekânsal pratik, mekânın temsili ve temsili mekân*" olmak üzere mekânsal bir üçlüye dayandırır ve bu üçlü, mekân üretiminin üç kurucu ve diyalektik boyutunu oluşturur. Bu üçlü mekân kurgusu mekânın nasıl anlamlandırıldığı, tasarlandığı ve yaşanıldığı üzerinden "*algılanan mekân, tasarlanan mekân ve yaşanan mekân*" olarak da ifade edilmektedir (Lefebvre, 2014: 67-68). Mekânsal pratik (algılanan mekân), toplumsal ilişkilerin mekânsal boyutunu gösterir. Üretim ve yeniden üretim süreçlerini kapsayan mekânsal pratiktir. Burada mekân, gündelik

hayat içerisinde hayat bulur ve somuttur. Mekânın temsili (tasarlanan mekân), toplum içinde söz sahibi olanın yani iktidarın mekânıdır. Bilim insanları, şehir planlamacıları, teknokratlar vb. tarafından tasarlanan mekânı ifade etmektedir. Bilginin mekâna yansıdığı, mekânın bilimsel olarak tasarlandığı mekânlardır. Temsili mekân (yaşanan mekân) ise mekâna eşlik eden imgeler ve semboller aracılığıyla mekânda oturanların, mekânı kullananların mekânıdır (Lefebvre, 2014: 67-68). Tasarlanan mekâna göre daha heterojen olan yaşanan mekân, toplumsal mekâna karşılık gelmektedir. Lefebvre diyalektik bir süreç olarak tanımladığı bu üç boyutla mekânın üretim ilişkilerini vurgulamaktadır. Özetle mekân, birbirine diyalektik olarak bağlı bu üç boyutuyla toplumsal bir üretimdir.

Lefebvre'e göre (2014: 75) bir mekân üretimi ve üretim süreci olduğu gibi mekânın tarihi de vardır:

“(Toplumsal) mekân, üretim tarzına hem sonuç, hem de neden ve gerekçe olarak müdahale etse de, bu üretim tarzıyla birlikte değişir. Bunu anlamak kolaydır: “Toplumlarla” birlikte değişir (eğer böyle ifade etmeyi tercih edersek). Dolayısıyla, mekânın tarihi vardır. (Tıpkı zamanın, bedenlerin, cinselliğin, vb. tarihinin olması gibi). Hala yazılmayı bekleyen bir tarihtir bu.” (Lefebvre, 2014: 25).

Lefebvre buradan yola çıkarak mekân konusunda önemli bir dönemselleştirme yapmıştır (Lefebvre, 2014: 76). “*Mutlak mekân, kutsal mekân, tarihsel mekân, soyut mekân ve çelişkili mekân*” olmak üzere beş farklı mekândan söz eden Lefebvre'nin yapmış olduğu bu dönemselleştirme, Marksist teorisinin üretim tarzları dönemselleştirmesiyle örtüşmektedir (Kartal & Gençtürk, 2022: 71).

Lefebvre'e göre (2014: 245) toplumsal tarihin başlangıcı mutlak mekâna dayanmaktadır. Tarımcı-pastoral bir mekân parçası olan mutlak mekân, köylülerin, göçebe ya da yarı göçebe çobanların bulunduğu ve çalıştığı yerlerdir. Mutlak mekânın temel özelliği, insanın doğayla kurduğu saf ve yakın ilişkidir. Henüz doğallığından kopmamış olan bu mekân tasarlanan değil yaşanan mekândır. Yani mekân temsili değil temsil mekânıdır (Lefebvre, 2014: 247).

İlk şehir devletlerinin kurulmasıyla beraber kutsal mekan ortaya çıkmış ve bu mekan üzerinde siyasi ve dini iktidar hakimiyet kurmuştur (Lefebvre, 2014: 262-264). Bu dönemde ilk defa, iktidarın elinde tuttuğu merkez ve periferi olmak üzere mekânsal bir ayrışma söz konusu olmuştur (Lefebvre, 2014: 246).

Ortaçağ'da yeni bir mekân belirmeye başlamıştır. Tarihsel güçlerin mekânın doğallığını parçalamasıyla tarihsel mekân ortaya çıkmıştır (Lefebvre, 2014: 263-264). Lefebvre'e göre (2014: 264-266) Roma'yı istila eden “barbarlar” tarafından kutsal ve mutlak mekânın parçalanmasıyla yeni bir mekân üretimi sağlanmış ve tarihsel mekân doğmuştur. Doğallığın harabeleri üzerinden yükselen bu tarihsellik, birikim mekânını inşa ederek doğallığı tamamen parçalamıştır (Lefebvre, 2014: 77).

Parçalanmış bu mekân üzerinde ise şehir, pazar halinde örgütlenmiş ve bu durum artı ürünün varlığını gerektirmiştir. Küçük üreticinin bir araya gelip lonca ve derneklerde örgütlenmesiyle proleter olmasa da “şehir için toplumsal olarak üretebilen kolektif emekçi” bu dönemde sahneye çıkmış (Lefebvre, 2014: 266) ve özellikle 14. yüzyıldan itibaren ticaret kentsel mekânda oldukça görünür olmaya başlamıştır (Lefebvre, 2014: 275).

Tarihsel mekânın bir devamı olarak ortaya çıkan soyut mekân (Lefebvre, 2014: 77) Lefebvre’e göre (2014: 292) şiddetin ve savaşın bir ürünü olarak bir devlet tarafından kurulmuştur ve siyasaldır. Yine Lefebvre’e göre (2014: 81) bu mekân kapitalizm tarafından üretilmiş ve bankaların, iş merkezlerinin, büyük üretim birimlerinin ağlarına dayanır. Kapitalizmin baskın mekânı olan soyut mekân içinde, tarihsel mekânın merkezi ve birikimin beşiği olan şehir parçalanmıştır. Soyut mekân bir mekân temsidir. Bu nedenle tasarlanan bir mekân olarak, “beyaz kağıdın, çizim tahtasının, planların, kesimlerin, yükseltelerin, maketlerin, yansımaların mekânıdır” (Lefebvre, 2014: 215). Geometrik perspektifle yeniden üretilen kapitalizme özgü bu mekân pratiğinin öncüsü Haussmann kabul edilirken sonrasında Bauhaus ve Le Corbusier’de aynı mekân anlayışı söz konusu olmuştur (Lefebvre, 2014: 314). Soyut mekânla mekânın kullanım değeri değil değişim değeri ön plana çıkmaktadır. Başlangıçta homojen görünen bu mekân aslında homojen değildir, sadece amacı homojenliktir (Lefebvre, 2014: 292-294). Sermaye mekânı olarak içinde eşitsizlik ve farklılık barındırır. Kapitalist üretim ilişkileri mekânın içinde şeylerin üretiminden ziyade mekânın üretimini gerçekleştirir (Lefebvre, 2014: 90). Bu mekânın üretimi kapitalist üretim ilişkilerinin yeniden üretimine eşlik eder böylece kapitalizm kendi mekânı olan soyut mekânı üretir ve bunu da kentleşme aracılığıyla yapar (Lefebvre, 2014: 331).

Lefebvre somut mekân ve soyut mekân arasında bir ayrım yapar. Ona göre somut mekân kullanım değerinin ön planda olduğu, gündelik hayatın gerçekleştiği mekânlardır. Ancak kapitalizmle birlikte somut mekânın yerine soyut mekân geçirilmiştir. Bu mekân tasarımcıların, çizimlerin, bir kağıt ve yazıların mekânıdır (Lefebvre, 2021: 170). Kullanım değeri yerine değişim değerinin ön planda olduğu mekândır. Soyut mekân aynı zamanda çelişkilerle doludur. Özellikle kapitalist gelişmelere bağlı olarak bu çelişkilerin artmasıyla Lefebvre soyut mekânın bir uzantısı olarak çelişkili mekândan bahsetmektedir. Soyut mekânla aynı özelliklere sahip olan bu mekân, soyut mekânın çelişkilerinin belirginleşmesiyle ortaya çıkmıştır.

Lefebvre mekân üretiminin somut ve soyut boyutlarına dikkat çekerek kentin sermayenin merkezi haline geldiğini iddia etmektedir (Sadri, 2013: 77). Lefebvre bu noktada şehir ve kent arasında bir ayrım yapar ve odak noktası ise sanayileşme sürecidir. Ona göre şehir sanayileşmeden önce vardır. Sanayileşme ile birlikte toplum bir bütün halinde kentleşmiştir ve şehir kentleşmeyle beraber yerini kent toplumuna yani kentlere bırakmıştır (Lefebvre, 2021: 7-8). Sanayileşmeden daha

eski olan şehir, zenginliklerin, bilginin, tekniğin ve yapının biriktiği toplumsal ve politik yaşam merkezleridir (Lefebvre, 2020: 22). Lefebvre'e göre (2020: 28) kent "şehirin içe ve dışa doğru patlamasıdır" ve bu patlama sanayileşme ile birlikte gerçekleşmiştir. Kullanılan mekânın genişlemesi ve kente doğru insan yoğunluğunun artmasından bahseden Lefebvre bu patlamayı şu şekilde açıklamıştır:

"Kent dokusu giderek sıkılaşır ama yerel farklılıklar devam ederken (teknik ve toplumsal) işbölümü de bölgelere, yerleşim yerlerine ve şehirlere yayılır. Aynı zamanda, bu dokunun içindeki ve hatta başka yerlerdeki kentsel yerleşimler devasa boyutlara ulaşır; yığılan topluluklar (yüzölçümü ya da konut başına) kaygı verici yoğunluklara erişir. Yine aynı zamanda, birçok eski kentsel çekirdek bozulur ya da dışa doğru patlar. İnsanlar ikâmet ya da üretim amacıyla uzak çeperlere doğru giderler. Kent merkezlerindeki konutların yerini bürolar alır." (Lefebvre, 2020: 28)

Lefebvre'e göre (2020: 22) şehir özünde bir yapıttır. Yapıt olarak kullanım değeriyle ön plandadır. Lefebvre şehri kentsel gerçeklik, kentselliği ise kent toplumu olarak ifade eder (Lefebvre, 2020: 31). Şehir ve kentsel gerçeklik kullanım değerine bağlıdır ancak sanayileşme ile birlikte değişim değeri ön plana çıkarak kullanım değerini yok etme eğilimindedir (Lefebvre, 2020: 24). Bir yapıt olarak şehir kapitalizmle birlikte mekânda üretimden, doğrudan mekânın ürün olarak üretildiği bir sürece geçiş yapmıştır ve mekân artık alınıp satılabilen bir meta haline gelmiştir (Lefebvre, 2021: 146). Lefebvre'e göre (2021: 147) mekânın üretimi burada yeni değildir, "yeni olan toplumsal mekânın toptan ve toplam üretimidir".

Birikim için birikim, üretim için üretim modelini benimseyen kapitalizm (Harvey, 2022b: 109), daha fazla kâr elde etmek için daha fazla yatırım yapar. Ancak sürekli olarak yatırım yapmasıyla artı ürün genişler ve aşırı birikim krizi yaşanır. Bu krizin üstesinden gelmek ve hem artı sermayenin üretilmesi hem de soğurulmasını sağlamak için kapitalizm, kârlı sahalara yani kentleşmeye ihtiyaç duyar (Harvey, 2019a: 45-47). Kapitalizm hayatta kalabilmek için mekânı kullanır ve mekânı yeniden düzenler (Gottdiener, 2001: 254). Mekân artık alınıp satılabilen kârlı bir yatırım aracıdır. Görünen somut mekân değil soyut bir mekândır. Yani yaşanan değil tasarlanan mekândır. Tasarlanan bu mekân ise sermayenin çıkarlarına alet edilmektedir:

"Kastedilen artık toprak değil, var olan haliyle, bu amaç, bu erek için (öyle denilir) üretilen *toplumsal mekândır*. Mekân artık yalnızca kayıtsız bir alan, artı-değerin oluştuğu, gerçekleştiği, bölüşüldüğü yerlerin toplamı değildir. Toplumsal emeğin, yani üretimin çok genel nesnesinin ve sonuç olarak artı-değerin oluşumunun ürünü haline gelir...

Birkaç yıl önce, tahayyül edilebilen şey, yalnızca, mekânın içinde şu veya bu noktaya yerleşmiş olan bir nesnenin “üretimi” idi: sıradan bir nesnenin, bir makinanın, bir kitabın, bir tablonun üretimi. Bugün tüm mekân, alım, satım ve mekânın tarafları arasındaki mübadele üzerinden ürün olarak üretime girmektedir.” (Lefebvre, 2021: 146)

Kent artık bir üründür ve bir ürün olarak sermayenin merkezi haline gelmiştir. Hem üretilen hem de tüketilen soyut bir mekândır (Lefebvre, 2020: 147). Lefebvre’e göre (2014: 85) soyut mekân burjuvazinin ve kapitalizmin mekânıdır. Kapitalizm kent mekânını kendi kârı doğrultusunda yeniden üretir. Bunu yaparken kente yaptığı her müdahale kent mekânıyla doğrudan ilişkili olan toplumsal süreci de etkilemektedir (Kuran, 2021: 52). Mekânların kapitalist düzenlenmesi mekândaki toplumsal ilişkilerin de kapitalist perspektifte yeniden üretilmesine neden olur. Bütün bu süreç sınıfsal temellidir ve mekânlar arası eşitsiz gelişmeye neden olur. Kentte arsa rantı ve spekülasyonu odaklı dönüşüme neden olan kapitalist kentleşme sonuçta hem mekânın hem de toplumsal hayatın metalaşmasına yol açar (Kars, 2006: 4-56 akt. Kuran, 2021: 127-128) ve Lefebvre’e göre neoliberalizmle birlikte bu durum hız kazanır. Neoliberal yapılanmanın altını çizen Lefebvre, neoliberalizmin etkilerini çok somut bir şekilde kent mekânında gösterdiğini belirtmiştir (Kartal & Gençtürk, 2022: 66).

Kenti değişim değeri endeksli yeniden kuran sermaye, mekânı fiziksel olarak değiştirdiği gibi kente özgünlük kazandıran tüm olguları ve en önemlisi kentin kimliğini yok etmektedir. Kentle ilgili verilen bütün kararlardan ise kentte yaşayanların söz hakkı olmamaktadır. Bu süreçte sermaye, kentlerde rant artışı, piyasalaşma, soylulaştırma, kentsel dönüşüm aracılığıyla kâr elde ederken kent sakinleri kentlerde yabancılaşma, yerinden edilme ve mekânsal ötekileştirme durumlarıyla karşı karşıya kalmaktadır (Kuran, 2021: 11-12). Kent mekânında yaşanan bütün bu dışlanma, yerinden edilme, eşitsizlik, yoksulluk gibi süreçlere karşı ise Lefebvre “kent hakkı” kavramını ortaya atmıştır.

Lefebvre’e göre (2014: 87) hayatı ve toplumu değiştirmek aynı zamanda mekânı değiştirmektir. Buradan hareketle ilk defa 1968 yılında “Şehir Hakkı” adlı eserinde kent hakkı kavramını kullanan Lefebvre, kent hakkını felsefî bir kavram ve geleceğin kentlerine yönelik bir ütopya olarak ele almıştır (Uzunçarşılı Baysal, 2011: 38). Dönüşümün itici gücünü soyut mekânın değişim değeri yerine kullanım değerinin egemenliğinin kurulacağı bir el koyma eyleminde gören Lefebvre, kent hakkı kavramını bu noktadan hareketle açıklamıştır (Gottdiener, 2001: 262). Değişim değerinin kent mekânı, yaşamı ve toplumu üzerindeki dönüştürücü etkisine karşı şehrin tekrar yapıt olabilmesi yani kent hakkının kullanılabilmesi için kullanım değerinin egemenliğinin inşa edilmesi gerekmektedir. (Kuran, 2021: 82). Kent hakkı, değişim değeri yerine kullanım değerini, mülkiyet yerine sahiplenmeyi koyan bir hak, Lefebvre’in deyimıyla “bir çılgılık ve taleptir” (Lefebvre, 2020: 132).

Lefebvre eski geleneksel kent mekanları için “*oeuvre*” (sanat eseri) kavramını kullanmıştır. Ona göre kent tüm vatandaşların ortak katılımıyla oluşan sanatsal bir üründür (Mitchell, 2020: 36). Ancak kapitalizmle birlikte *oeuvre* tahrip edilmiş ve yabancılaşmıştır. *Oeuvre*, kentsel mekanın ortak kullanımına ve ortak kararına dayanır bu nedenle kentte yaşayan herkesin *oeuvre* üzerinde hakları vardır (Mitchell, 2020: 37-38). Kent sakinlerinin *oeuvre* hakları olduğu gibi kent hakkı kapsamında iki temel hakkı daha vardır. Bunlardan biri kent mekânına aktif katılımı sağlayan *katılım hakkı* ve diğeri ise kentsel mekana erişim, işgal etme, sahiplenme olarak tanımlayacağımız *temellük hakkı*. Katılım hakkı, kentsel mekanın üretimiyle ilgili tüm karar alma süreçlerinde devlet, sermaye veya başka bir kurumu değil kent sakinlerini merkeze alan bir haktır. Bu hak kent sakinlerinin yaşadıkları kentlerdeki her türlü karara doğrudan katılmaları anlamını taşımaktadır (Purcell, 2002: 102). Temellük hakkı ise kent sakinlerinin kentsel mekânı fiziksel olarak erişebilme, onu işgal etme ve sahiplenme hakkıdır. Burada işgal etme yalnızca halihazırda olan kent mekânını işgal etme anlamında değil aynı zamanda kent sakinlerinin ihtiyaçları doğrultusunda ve kullanım değeri yönünde kentsel alan üretmesidir. Alınacak kararlarda öncelikli husus mekânın kullanım değeridir ve önemli olan kentsel mekânın tam ve eksiksiz kullanımıdır (Purcell, 2002: 103). Kısacası kent sakinlerinin kentsel mekânları işgal etmeleri, kullanmaları, katılmaları ve değişim değeri yerine kullanım değerini yeniden kazanmaları ile kent *oeuvre* olarak var olmaya devam edebilmektedir (Uzunçarşılı Baysal, 2011: 39).

Kent alanlarının kullanımı ve kentte yaşama hakkı anlamına gelen kent hakkı (Mitchell, 2020: 39) Lefebvre göre (2020: 151) bu noktada üstün ve kolektif bir haktır. Aynı zamanda bu hak vatandaş olsun ya da olmasın kentte yaşayan tüm sakinlerin hakkıdır (Uzunçarşılı Baysal, 2011: 39). Kentte yaşayan herkes kentle ilgili karar alma süreçlerine katılma ve kenti kullanma hakkına sahip olmalıdır. Kentle ilgili kontrolün sermaye ve devletten alınarak kent sakinlerine aktarılması anlamını taşımaktadır (Purcell, 2002: 101). Ancak bu hak geleneksel şehirlere geri dönme hakkı olarak düşünülmemelidir (Lefebvre, 2020: 132). Artık bütün gerçekliğiyle kent ve kent toplumu ayaktadır. Bu nedenle lefebvre eskiye değil geleceğe referans vermektedir.

Lefebvre kent hakkının itici gücü olarak işçi sınıfını gösterir (Lefebvre, 2020: 128). Ona göre çok eskiden olduğu gibi bugünde kent sakinlerinin çıkarlarını bir araya getiren sınıf işçi sınıfıdır. İşçi sınıfı tek başına yeterli değildir, kentteki herkes bu haklar için ortak mücadele etmelidir. Ancak işçi sınıfı olmadan bu haklara ulaşmak olanaksızdır (Lefebvre, 2020: 132). Lefebvre burada kapitalizmin ilk dönemlerindeki üretim araçlarından yoksun fabrika işçilerinden bahsetmemektedir. Kentin günlük hayatı içerisinde işçi sınıfı bu hayatı farklı deneyimlemektedir ve tarif ettiği sınıfın bir gününü şu şekilde açıklamıştır:

“Kent sakinlerinin, banliyölerde oturanların, konut gettolarında, eski şehirlerin kokuşmuş merkezlerinde ve bu şehir merkezlerinin uzağında yolunu şaşırmaşcasına bitiveren yerlerde yaşayan insanların gülünç ve banal sefaletini burada sergilemeye gerek var mıdır? Oturduğu evden çıkıp yakındaki ya da uzaktaki gara, tıklım tıklım dolu metroya, büroya ya da fabrikaya koşturan, akşam olduğunda aynı yolu gerisin geri teperek evine gelen ve yeniden başlayacak ertesi güne hazırlanmaya çalışan kimsenin gündelik hayatını anlamak için insanın gözlerini açması yeter.” (Lefebvre, 2020: 133)

Lefebvre çalışmalarında gündelik hayat kavramına da oldukça önem vermiştir. Ona göre gündelik hayat yaşamın tahakküm altındaki kısmı ile tahakküm altında olmayan kısmı arasındaki ayrım ve kesişim bölgesidir (Lefebvre, 2013: 54). Gündelik hayat bireylerin çalışma hayatlarının çıkarılmasıyla geriye kalan her şeydir (Elden, 2004: 110-111). Lefebvre’e göre (2015: 169) “her üretim tarzı bir yaşam tarzını içerir ve buna yol açar”. Bu nedenle kapitalizm sadece kent mekânına değil aynı zamanda burada gerçekleşen gündelik hayata da müdahale etmiş, yeni bir üretim tarzı, küresel pazar, özgül bir mekân, iş bölümü ürettiği gibi yeni bir gündelik hayat da üretmiştir (Lefebvre, 2015: 92). Kendisine uygun bir kentsel çerçeve içinde yeniden düzenlenen, programlanmış, bölümlere ayrılmış işlevselleştirilmeye çalışılan ve değişim değeri odaklı bir gündelik hayat (Lefebvre, 2007: 78). Bu nedenle Lefebvre’e göre hayatı değiştirmek için gündelik hayatı da değiştirmek gerekir. Çünkü soyut mekân içinde gündelik hayat bütün kısıtlamalarıyla sürdüğü sürece hayatı değiştirmek mümkün değildir (Lefebvre, 2014: 87). Bu noktadan hareketle kent hakkı gündelik hayatın kapitalizmin sömürgesinden kurtulması anlamı da taşımaktadır. Kent hakkı Purcell’in de ifade ettiği gibi ancak kent sakinlerinin gündelik hayatta tekrar etkin olabilmesiyle kazanılabilir (Purcell, 2003: 579).

1.6.1 Lefebvre’den Sonra Kent Hakkı

Kent hakkı kavramı Lefebvre’den sonra da tartışılmakta ve literatürde oldukça geniş bir yer kaplamakla birlikte kent hakkı deyince akla gelen ilk isimlerden biri David Harvey olmaktadır. Harvey’in kent ve mekân üzerindeki düşüncelerinde Lefebvre’nin izleri görülmektedir. Ancak bu konuda bazı noktalarda ayrıldıklarını söylemek yanlış olmayacaktır. Harvey, Lefebvre’in kentin kapitalizmin tek öznesi olduğu düşüncesini eleştirmektedir. Harvey’e göre kent, kapitalizmin tek öznesi değil onun unsurlarından biridir. Yine Harvey’e göre (2022a: 92) kapitalizm Lefebvre’in savunduğu gibi sadece mekân üretimi sayesinde değil, mekân üzerinde kurulan tahakküm nedeniyle de ayakta kalabilmiştir.

Harvey, Lefebvre’in kapitalizmin kendi krizini aşma yönünde kent mekânını kullandığı fikrine katılmaktadır. Harvey’e göre (2008) kapitalizmin siyasetini, sürekli olarak artı sermaye üretimi ve bu

Üretim emilimini sağlayacak kârlı yerler bulma ihtiyaçı Őekillendirir. Bu anlamda kentler artı ürünün üretildiği ve soğurulduğu yerler olarak sermaye için kârlı sahalalar olmuştur. Bu nedenle de kapitalizmin gelişimi ile kentleşme arasında yakın bir bağ oluşur. Harvey'e göre (2008) kentleşme her zaman sınıfsal bir olgu olmuştur. Çünkü artı ürün bir yer ya da kişiden sağlanırken artı ürünün denetimi sadece birkaç elde toplanır. Kent hakkı ise tam bu noktada bu denetime kimlerin hakim olduğu sorusu üzerine odaklanmakta ve Harvey kent hakkı için "artı-üretim ve kullanımı üzerinde daha büyük demokratik denetim" cevabını vermektedir. Harvey'e göre (2008) "kentsel süreç artık kullanımının önemli bir yolu olduğundan onun kentsel yayılması üstünde demokratik yönetim kurmak kent hakkını oluşturur".

Kapitalizm kendini yeniden üretmek için kentleşme yoluna gitmektedir (Harvey, 2022a: 86). Bu anlamda üretim ve tüketim süreçleri üzerinde doğrudan bir denetim kurması için kapitalizmin, kapitalist üretim ve tüketim süreçlerini destekleyen bir yapılı evre üretmesi zorunludur (Harvey, 2022a: 45). Bu ise kentlerde rant odaklı bir dönüşüme neden olmuştur. Harvey kentleşmenin bir yerinden etme süreci olduğunu ifade eder (Harvey, 2008) Mülksüzleştirme yoluyla birikim dediği bu süreçte kentsel dönüşüm ve soylulaştırma projeleriyle kent yeniden planlanmış ve bu durum her zaman sınıfsal bir boyut arz etmiştir. Süreçten en çok etkilenenler her zaman şehrin yoksulları olmuştur (Harvey, 2019a: 58). Bu nedenle Harvey'e göre (2019a: 45) şehir hakkını talep etmek: "kentleşme süreçleri üzerinde, şehirlerimizin nasıl şekillendirildiği ve yeniden şekillendirildiği üzerinde bir tür belirleyici g talep etmek ve bunu kökten ve radikal bir biçimde yapmaktır".

Harvey bir şehrin insani niteliğini şehrin çeşitli mekanlarında kent sakinlerinin gerçekleştirdiği pratiklerden doğduğunu belirtir (Harvey, 2019a: 124). Kent içindeki ortak alanlar bu pratiklerin gerçekleştiği önemli meknlardandır. Ancak bu mekânlar kentte yaşayan belirli bir kısma kısıtlanabilmekte ve kamu ya da özel kurumlara tahsis edilebilmektedir. Kentin ortak kullanımında olması gereken soluduğumuz hava gibi bazı ortak alanlar kısıtlanmazken şehrin sokakları, meydanları, parkları gibi yine herkes için ortak kullanımda olması gereken alanlar polis gözetiminde denetlenebilir ya da özel bir idareye sevki söz konusu olabilir (Harvey, 2019a: 123). Yine bu ortak alanlar sermaye için pazarlanabilen meta haline gelebilir. Örneğin cazibesi ve bu nedenle kar getirisi yüksek olabilecek bir ortak alan sermaye tarafından rant için el konulabilir (Harvey, 2019a: 126). Bu anlamda özellikle şehir içerisinde bir ortak alana el konulabilmesinin başlıca yollarından birinin gayrimenkul rantı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Kr getirisi yüksek görülen bir mahalle soylulaştırma yoluyla dönüştürülebilir. Mahalle sakinleri tarafından yaratılmış bu alan soylulaştırılarak hem tanınmayacak hale gelir hem de mahalle sakinleri özellikle artan kiralar nedeniyle yerlerinden edilmeye mecbur bırakılırlar. Böylelikle ortak alan eski mahalle sakinlerinin kullanımından çıkarılarak zengin bir kesime pazarlanan bir meta olur (Harvey, 2019a: 130). Harvey'e göre (2019a: 133)

“kentleşme kentsel bir ortak alanın hiç durmadan üretilmesi ve özel çıkarların buna hiç durmadan el koyması ve bunu yok etmesi sürecidir”. Buradan hareketle Harvey kent hakkı mücadelesini şöyle açıklamaktadır:

“Bu durumda bu ortak alanı kullanma hakkı onun üretiminde payı olan herkese ait olmalıdır. Şehri meydana getiren kolektif emekçilerin şehir hakkı talebine temel oluşturan da zaten budur. Şehir hakkı mücadelesi, başkalarının ürettiği ortak yaşamı dur durak bilmeksizin sömüren ve ondan rant devşiren sermayenin iktidarını hedef alır. Bu da bize asıl sorunun mülkiyet hakkının kişiye özel oluşunda yattığını ve bu hakkın malikine, başkalarının yalnız emeğine değil, ortaya çıkardıkları kolektif ürüne de el koyma hakkını verdiğini hatırlatır. Bir başka deyişle, sorun ortak alanda değil, onu çeşitli ölçeklerde üreten veya kullananlar ile şahsi çıkarları için ona el koyanlar arasındaki ilişkidir.” (Harvey, 2019a: 131)

Harvey’e göre (2019b: 64) üst gelir grubu kent içinde daha fazla kaynağa erişip daha fazla yarar sağlarken alt gelir grubu kent içinde daha az kaynağa erişebilir, hareket özgürlüğü daha kısıtlı ve bu nedenle daha az yarar elde eder. Kentlerde gelir dağılımı eşitsizdir ve dağıtımın eşit ve dengeli yapılması gerekir. Son yıllarda hızla büyüyen kentlerin mekânsal biçimlerinde de önemli değişiklikler yaşanmıştır (Harvey, 2019b: 61). Bir kentin mekânsal biçimi (iş olanakları, ulaşım, konut) değiştiğinde burada yaşayan bir aile için herhangi bir kaynağa erişim ve yakınlık maliyet değeri de değişecektir. Örneğin ulaşım hizmetlerinde yaşanan bir değişiklik muhtemeldir ki konuta ve iş olanaklarına erişimi ve bu erişimin maliyetini de etkiler ve bu durum kent içinde gelirin yeniden dağıtımı üzerinde önemli bir rol oynar. Bir kaynağa erişebilirlik ve yakınlık değiştiğinde kaynağın genel fiyatı da değişmektedir. Harvey burada açık alanlar örneğini verir. Kent içindeki açık alanlar ne kadar bolsa fiyatı düşük ne kadar azsa fiyatı o kadar yüksektir. Bu anlamda kırsal açık alanların kullanımı daha çok orta ve üst gelir grubuna sağlanmaktadır. Alt gelir grubunun kırsal açık alanda yaşama ya da golf oynama gibi bir lüksü olmamaktadır (Harvey, 2019b: 69). Bu nedenle Harvey kent hakkını sosyal adalet çerçevesinde inceler ve bu kavramla kent düzeyinde bir sosyal adaletin nasıl sağlanacağını araştırır. Ona göre sosyal adalet “adil yollarla sağlanan adil bir dağıtımın şartnamesidir” (Harvey, 2019b: 94). Adil bir dağıtımın ise dayandığı üç önemli kıstas vardır bunlar: ihtiyaç, ortak yarara katkı ve liyakattir (Harvey, 2019b: 97). Kentsel düzeyde bir adil dağıtımın ve nihayetinde sosyal adaletin sağlanması bu üç kıstasın uygulanabilirliği ölçüde gerçekleşebilir.

Harvey’e göre (2019a: 67) kent hakkı yapılaş şekliyle dar bir alana hapsedilmiş ve küçük bir siyasi ve iktisadi elitin elinde şekillenmektedir. Ancak kent hakkı bireysel değil kolektif bir haktır ve bu hak gündelik yaşamın yeniden üretimini sağlayan herkesi kapsamaktadır. Öğretmenlerden metro

işçilerine, taksi şoförlerinden hastane çalışanlarına herkesi kapsayan bu hak bu tür bir çeşitlilikten birlik üretmeye çalışır (Harvey, 2019a: 197). Var olana erişim hakkından öte kenti gönüllerince değiştirme ve icat etme hakkıdır. Bunun için yapılması gereken ise kentleşme süreçleri üzerinde kolektif bir güç üretmektir (Harvey, 2019a: 44). Kent hakkı “entelektüel bir heves ve modalardan değil aslolarak sokaklardan, mahallelerden ezilen insanların naçar zamanlarda yükselen yardım ve destek çığığından doğmaktadır” (Harvey, 2019a: 33).

Kent hakkı kavramı hakkında derin ve kapsamlı çalışmaları olan bir diğer isim Mark Purcell’dir. Kent hakkının son dönemlerde giderek daha fazla popüler hale geldiğini söyleyen Purcell’e göre (2002: 101) kent hakkı kentle ilgili verilen kararlarda kontrolün sermaye ve devletten alınarak kent sakinlerine verilmesidir. Bu anlamda kentsel mekân ile ilgili tüm kararlarda kent sakinleri hak sahibi olacaktır (Purcell, 2002: 102). Purcell kent hakkı düşüncesinin oluşmasında ve gelişmesinde kavramın orijinal üreticisi olan Lefebvre’in önemli bir konuma sahip olduğunu düşünür. Ona göre Lefebvre’in kent hakkı düşüncesi hem kapitalizmin toplumsal ilişkilerinin hem de liberal demokratik vatandaşlık yapısının derinlemesine yeniden işlenmesini sağlamıştır. Purcell kent hakkını vatandaşlık ve demokrasi temelinde tartışmaktadır. Ulusal vatandaşlık yerine kent vatandaşlığı kavramını ortaya atan Purcell, kent demokrasisi açısından kent vatandaşlığı kavramının önemli olduğunu belirtir (Purcell, 2002: 101-106).

Don Mitchell, Lefebvre’in kent hakkıyla ilgili düşüncelerinin ilk yayımladığında hemen yankı bulduğunu belirtir. Çünkü 1960’ların infial sezonunda Lefebvre, özgürleşmek için mevcut durumun yani mevcut coğrafi alanların radikal ölçüde dönüşüme uğratılması gerektiğini savunuyordu (Mitchell, 2020: 38). Mitchell’e göre (2020: 37) kentler özünde kamusaldir ve bu nedenle farklı insanların sosyal etkileşimlerini ve mübadelelerini barındırır. Kamusal olan kent, heterojendir ve bu nedenle bütün farklılıkların birlikte yaşadıkları yerlerdir. Bu anlamda kent Lefebvre’in de ifade ettiği üzere bir oeuvre’dir.

Mitchell’e göre (2020: 38) kent hakkı bütün farklılıkların kentte ikamet edebilme hakkıdır. Yani en basit haliyle kentsel alanların kullanımı ve burada yaşama hakkıdır. Ancak bu hakkın sağlanabilmesi için en temelde barınma hakkının sağlanması gerekmektedir. Barınma hakkı Mitchell’e göre (2020: 39) mülkiyet hakkından farklıdır. Mülkiyet hakkı dışlayıcı ve yabancılaştırıcıdır çünkü bir mülkün hakkına sahip olmak mülkün sahibine istemediği insanların buraya erişimlerini kesme izni vermektedir. Bu nedenle evsizliğin bu kadar çok olduğu günümüzde, barınma hakkı mülkiyet hakkından ayrıştırılmalı ve kentte yaşama hakkı için mücadele edilmelidir. Mitchell barınma hakkının kent hakkını kazanabilmek için yeterli olmadığını ancak bu yolda çok önemli bir adım olduğunu belirtir (Mitchell, 2020: 39,40).

Kent hakkı ve kentsel sosyal mücadeleler hakkında çalışmaları olan Marcelo Lopez de Souza da ilk kez Lefebvre'in ortaya koymuş olduğu kent hakkı kavramının günümüzde oldukça popüler olduğunu belirtir (de Souza, 2010: 315). Ancak De Souza'ya göre (2010: 319) dünya çapında bir slogan haline gelmiş olan kent hakkı kavramının içi boşaltılmış ve önemsizleştirilmiştir. Kavram kent içinde daha iyi ve uygun kirali konut talep eden bir mahalle siyasetine indirgenmiş durumdadır ancak kent hakkı bundan ibaret değildir. Ona göre kent hakkı adil ve özgür bir toplum bağlamında çok farklı bir yaşam hakkıdır. Bu nedenle kapitalist kent ve kapitalist toplum bağlamında iyileştirilmiş, geliştirilmiş ve temsili demokrasi temelinde bir hak olarak düşünülmemelidir (de Souza, 2010: 315-318). Bunun önüne geçmek için ise De Souza, toplumsal hareketlerin kendilerini, stratejilerini ve taktiklerini sürekli olarak yeniden yaratmaları gerektiğini belirtir (de Souza, 2010: 329).



İKİNCİ BÖLÜM

ENDÜSTRİ MİRASI

2.1 Endüstri Mirası Kavramı

18. yüzyılda İngiltere’de Endüstri Devrimi ile başlayan endüstrileşme süreciyle birlikte, tüm dünyayı etkileyen ve etkileri uzun bir süre süren teknolojik, iktisadi, sosyal ve siyasi önemli gelişmeler yaşanmıştır (Köksal, 2005: 6). 1774 yılında James Watt’ın buhar makinesini keşfetmesiyle birlikte gerçekleşen “Birinci Endüstri Devrimi”, kavram olarak ilk kez İngiliz ekonomist Arnold Toynbee tarafından kullanılmıştır (Hançerlioğlu, 1993: 354). Genel olarak el ile üretimin yerini makine ile üretimin alması ve fabrika düzenine geçiş olarak tanımlanabilen Endüstri Devrimi (Köksal, 2005: 6) ile birlikte makine gücü insan gücünün yerine geçmiş ve kentlerde endüstri alanları inşa edilmiştir.

Endüstri Devrimi ilk olarak kendini İngiltere’de göstermiştir (Kıraç, 2001: 8). Nehirlerin fazlalığı, ulaşımın kolay ve ucuz olması, demir yolu ağının genişliği gibi faktörler İngiltere’yi endüstrileşmenin ilk merkezi haline getirmiştir (Hobsbawm, 2003: 22-32). Başlangıcı İngiltere olan Endüstri Devrimi 19. yüzyılın başlarından itibaren Fransa, Almanya, Belçika gibi diğer Avrupa ülkeleri ve ABD’ye yayılmış, 20. yüzyılın başlarında ise İtalya, Hollanda, Japonya ve Rusya da endüstrileşmiştir. 17. yüzyılın sonlarında başlayan ilk teknik yenilikler pamuk ve dokuma üretiminde gerçekleşmiş ve zaman içinde yayılarak hayatın her alanında görülmeye başlamıştır (Köksal, 2005: 7).

Hobsbawm’ın (2003: 13) “insan yaşamının yazılı belgelere geçmiş tarihindeki en köklü dönüşüm” olarak tanımladığı endüstrileşmeyle birlikte toplumlar sadece ekonomik anlamda değil siyasal, kültürel ve sosyal anlamda da bu süreçten etkilenmişlerdir. Üretim biçimlerindeki değişim aynı zamanda yaşam biçimlerinde de değişimlere neden olmuştur. Makine kullanımının yoğunlaşmasıyla tarımda gerekli iş gücü azalmış ve makine gücüyle rekabet edemeyen insan gücü, topraklarından koparak kentlere göç etmek zorunda kalmıştır (Kıraç, 2001: 11). Bu gelişmelerle beraber şehirlerin yapısı da değişmeye başlamıştır. Şehirlerde fabrikalar, endüstri alanları hızla çoğalmaya başlamış ve nüfus da giderek artmıştır. 1800’lerde Avrupa’da 500.000 nüfuslu tek şehir Paris iken yüzyılın sonuna doğru Paris, Berlin, Viyana gibi bazı şehirlerin nüfusları 1 milyonu

geçmiştir (Kazas, 2008: 6). Yeni endüstri yapıları ve yerleşkeleriyle şehirler için Endüstri Devrimi kentleşme tarihinin kırılma noktalarından biri olmuştur.

Ulaşım ve taşıma olanaklarının artmasıyla hammadde ya da pazara yakın yerlere inşa edilen fabrikalar için su kenarlarına yakın olma zorunluluğu kalkmıştır. 20. yüzyılın başlarına kadar ortaya çıkan bütün teknik gelişmeler yeni üretim biçimlerini de beraberinde getirmiştir. Bu üretim biçimleri ise farklı yapılarda fabrika mimarilerinin oluşmasına zemin hazırlamıştır. Aynı zamanda hızlı nüfus artışı ve yeni endüstriyel yerleşkelerle hızlı bir büyüme ve dönüşüm içerisinde olan kentler için yeni mekân ve yapı gereksinimleri doğmuştur. Endüstri tesislerinin inşa edildiği yerler zamanla sokakları, yolları, kanalları, köprüleri, rayları, işçi konutları ile bir endüstriyel kent biçimini almıştır (Köksal, 2005: 11). Kıraç'ın (2001: 33) deyimiyle “şehir teknolojik toplumun yeri, fabrika da onun toplumsal habitatı haline gelmiştir”.

Dünyada Birinci Endüstri Devrimi'nin ardından üç önemli dönem daha yaşanmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gerçekleşen yeni teknolojik gelişmelerle birlikte İkinci Endüstri Devrimi ortaya çıkmıştır. Almanya'nın öncülüğünde gerçekleşen ve 20. yüzyıl başlarına kadar süren bu süreçte çelik, kimya, plastik, petrol sektörleri gelişmiş, elektrik ve montaj hattının kullanılmasıyla fordist üretim sistemi olarak adlandırılan seri üretime geçilmiştir (Tunzelmann, 2003: 370-371). Uzun bir zaman süren bu iki önemli dönem boyunca günümüze kadar ulaşan birçok endüstri tesisi yapılmıştır.

Bilimsel bilginin daha aktif kullanılmasıyla birlikte 1970'li yıllarda elektronik ve bilgi teknolojileri alanı gelişmiş ve Üçüncü Endüstri Devrimi başlamıştır. Fordist üretim modelinden, işgücü ve makineleşmede esnek uzmanlaşmanın sağlandığı, bilgi ve iletişim teknolojilerinin üretimde yaygın olarak kullanıldığı bir üretim modeli olan post-fordizme (Saklı, 2007: 8) geçilmiş, üretim daha kolay ve küresel bir hal almıştır (Özkan, Al, & Yavuz, 2018: 130). İlk kez 2011 Hannover Fuarında gündeme gelen ve Endüstri 4.0 olarak da adlandırılan Dördüncü Endüstri Devrimi'yle (Schwab, 2016: 16) üretimin yüksek teknolojiyle birlikte hızlı, hatasız, üst düzey esnekliğe sahip ve tüketiciye özel olması amaçlanmıştır (Eğilmez, 2017). Söz konusu bu gelişmeler neticesinde üretim süreçlerinde değişimler meydana gelmiştir. Birinci Endüstri Devrimi'yle birlikte inşa edilmeye başlanan endüstri yapıları yeni üretim tekniklerine cevap verememiş ve bu yapılar işlevlerini kaybetmeye başlamıştır (Köksal, 2005: 12). Günümüzde ise neoliberalizmin kentleşmesi olarak adlandırabileceğimiz bir dönemle kentler sermayenin taleplerine göre düzenlenmeye başlamış ve işlevini kaybeden endüstri yapıları yine neoliberal kent politikaları doğrultusunda dönüşüme uğramıştır.

Gelişen teknolojiyle birlikte rasyonelleşen üretim biçimi ve iş gücü niteliğindeki değişime uyum sağlayamayan endüstri yapıları işlevsiz hale gelmiştir. Aynı zamanda 1980’li yıllardan sonra ulaşımın ve kentlerin gelişmesiyle yatırımlar kentlerin çeperlerindeki farklı noktalara aktarılmaya başlanmış ve daha önce inşa edilmiş olan ve artık işlevsiz hale gelen endüstri yapıları kent merkezlerinde kalmıştır. Bu endüstri yapılarının bakım ve onarımlarının yapılmaması nedeniyle tahrip olmaya başlamasıyla kent merkezlerinde olumsuz çevresel bir etki oluşturmuştur (Kazas, 2008: 21-22). Endüstri yapılarının bu şekilde tahrip olmaya başlaması ise “*endüstri mirası*” kavramını ortaya çıkarmıştır.

Endüstri mirası en genel anlamda “basit mekanik aletlerden, geniş endüstriyel bölgelere uzanan ölçekteki fiziksel bütün elemanları kapsayan” (Cengizkan, 2002: 40) bir kavramdır. Çeşitli nedenlerle işlevini yitiren endüstri yapılarının bakımsız kalması, terk edilmesi, hurda olarak satılması ya da rant uğruna yıkılması bu alanda bir koruma yaklaşımının geliştirilmesine ve endüstri mirası kavramının doğmasına zemin hazırlamıştır (Köksal, 2012: 18). Endüstri yapıları ve alanları bir ülkenin sosyo-ekonomik geçmişinin önemli göstergeleridir (Cengizkan, 2006: 9). Bu anlamda 20. yüzyılın ikinci yarısında endüstri yapılarının geleceği için korunması konusu bilimsel olarak tartışılmaya başlanmış ve 1970’lerden sonra uluslararası bir boyuta taşınmıştır (Köksal, 2012: 18).

Endüstri yapılarının korunmasına ilişkin tarihte bilinen ilk yaklaşım, Britanya’da yazar L.T.C Rolt’un İngiliz kanal sistemlerine ilgi duymaya başlamasıyla kişisel bir tepki olarak ortaya çıkmıştır (Trinder, 1981: 8-10). İngiltere’deki kanalların ve demiryollarının korunması ve tanıtılmasıyla ilgili çalışmalar yapan Rolt, bu konuyla ilgili 1944 yılında “Narrow Boat” adında bir kitap yayınlamıştır (Trinder, 1981: 10). 1960’lı yıllardan itibaren ise kanal ve demiryollarının korunmasının yanında değirmen, maden ocağı, taş ocağı, gibi eski endüstriyel yapıların da korunması gerektiği üzerinde durulmuştur (Trinder, 1981: 12).

Savaş ve sonrasında pek çok endüstriyel yapının yok olması nedeniyle İngiliz tarihçi Michael Rix 1955 yılında “The Amateur Historian” adlı dergide “Industrial Archaeology (Endüstri Arkeolojisi)” başlıklı bir yazı yayınlarak tehlike altındaki endüstriyel yapılara dikkat çekmiştir. Böylelikle ilk defa 1955 yılında Michael Rix tarafından kullanılan “*endüstri arkeolojisi*” terimi bu yıllardan sonra yayılmaya başlamıştır (Trinder, 1981: 13).

Rix’in arkeoloji terimini kullanmasını olumlu karşılayan Council for British Archaeology-CBA (İngiliz Arkeoloji Konseyi), 1959 yılında dünyada ilk kez bir “endüstri arkeolojisi araştırma komitesi” kurmuş ve kamu buluşması çağrısı yapmıştır (Nevell, 2006: 31). Bu gelişmelerden henüz resmi bir karar çıkmamışken Londra’da 1835-39 yılları arasında yapılmış olan Euston İstasyonu 1962’de yıkılmış ve İngiltere’de büyük bir tepkiye yol açmıştır (Alpan, 2012: 23). Bu olaydan sonra

1963 yılında endüstri anıtlarının araştırılmasının amaçlandığı “The Industrial Monuments Survey (Endüstriyel Anıtları İnceleme Kurulu)” kurulmuş ve “National Record of Industrial Monuments-NRIM (Endüstri Anıtlarının Ulusal Kayıtları)” adı altında endüstri yapılarının kayıtları tutulmaya başlanmıştır (Kıraç, 2001: 73). 1964 yılında ise Journal of Industrial Archeology dergisi yayınlanmaya başlamış ve endüstriyel yapıların korunmasına yönelik dikkat çekmiştir (Trinder, 1981: 13). Endüstri arkeolojisi yeni bir disiplin olarak 1966 yılında Bath Üniversitesi’nde bölüm olarak açılmış ve terimin kullanımı hızla yayılmıştır (Alpan, 2012: 24). 1968 yılında ilk sanayi örneklerinden olan ve bugün Dünya Kültür Miras’ı olarak kabul edilen Coalbrookdale vadisindeki maden ve çelik endüstri kompleksi yerinde korunarak Ironbridge Gorge Müzesi olmuştur (Alpan, 2012: 24). 1973’te “Association for Industrial Archaeology (Endüstriyel Arkeoloji Derneği)” kurulmuş ve L.T.C. Rolt, dernek başkanı olmuştur (Trinder,1981: 10).

1964 yılında Venedik’te toplanan 2. Uluslararası Tarihi Anıtlar Mimar ve Teknisyenleri Kongresi’nin sonuç bildirgesi olarak “Venedik Tüzüğü” (The Venice Charter) oluşturulmuştur (Erder, 1977: 167). Venedik Tüzüğü’nün temel amacı tarihi anıtların korunması ve onarılmasıdır. Bu anlamda Venedik Tüzüğü’ne göre: “Tarihi anıt kavramı sadece bir mimari eseri içine almaz, bunun yanında belli bir uygarlığın, önemli bir gelişmenin, tarihi bir olayın tanıklığını yapan kentsel ya da kırsal bir yerleşmeyi de kapsar. Bu kavram yalnız büyük sanat eserlerini değil, ayrıca zamanla kültürel anlam kazanmış daha basit eserleri de kapsar” (ICOMOS, Venedik Tüzüğü).

Venedik Tüzüğü’nün tarihi anıt ve yerleşmelerin korunması konusunda çalışacak uluslararası bir konseyin kurulmasını önermesiyle 1965 yılında Varşova’da International Council on Monument and Sites – ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi) kurulmuştur (ICOMOS). Dünyadaki koruma uzmanlarını bir araya getirerek, bir mesleki diyalog ve fikir alışverişi forumu oluşturmak; koruma ilke, teknik ve siyasetleri üzerine bilgi toplamak, değerlendirmek ve yaymak; koruma alanında uzmanlaşmış belgeleme merkezlerinin kurulması için ulusal ve uluslararası otoritelerle işbirliği yapmak; mimarlık mirasının korunmasını ve geliştirilmesini amaçlayan uluslararası sözleşmelerin kabulü ve yürürlüğe sokulması için çalışmak, tüm dünyada koruma uzmanları için eğitim programlarının düzenlenmesine katkıda bulunmak; yüksek düzeyde meslek insanlarının ve uzmanların bilgi ve birikimini, uluslararası topluluğun hizmetine sunmak ICOMOS’un amaçları olarak belirtilmiştir (ICOMOS).

Eski endüstri yapılarının korunmasına yönelik yaklaşım İngiltere’de başlamış ve yine İngiliz ekolünün öncü rolüyle 1970’li yıllarda uluslararası bir boyut kazanmıştır (Saner, 2012: 54). Ironbridge Gorge Museum yöneticiliği yapan ve endüstri arkeolojisi konusunda uzman olan Neil Cossons’un önerisiyle First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments - FICCIM

(Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi) 8 ülkeden gelen 61 delegenin katılımıyla toplanmıştır (Trinder, 2000). Konunun uluslararası tartışılmasını sağlayan FICCIM'in başarısı bir sonraki yıllarda başka uluslararası kongrelerin yapılmasını sağlamıştır (Falconer, 2005: 24). Bu anlamda ilk olarak 1975 yılında Almanya'nın Bochum kentinde Second International Conference on the Conservation of Industrial Monuments - SICCIM (İkinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi) sonrasında ise 1978 yılında İsveç'in Stockholm şehrinde Third International Conference on the Conservation of Industrial Monuments - TICCIM (Üçüncü Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi) gerçekleştirilmiştir (Falconer, 2005: 24). Bu üçüncü kongre sırasında kongrenin adındaki "monuments" kelimesi "heritage" ile değiştirilmiş ve The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage – TICCİH (Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi) adında endüstri mirasının korunmasının amaçlandığı yeni bir örgüt kurulmuştur (Köksal, 2005: 115). Bu kongre endüstri anıtı yerine endüstri mirası kavramını kullanmaya başlaması ve bu anlamda endüstri yapılarının miras olarak düşünülmesini sağlaması noktasında oldukça önemlidir (Saner, 2012: 55).

TICCİH endüstriyel mirasın korunması, araştırılması, belgelenmesi ve bu alandaki farkındalığı geliştirmek amacıyla kurulan ilk uluslararası örgüttür (TICCİH, About). Üç yılda bir yaptığı toplantılarla endüstri mirası üzerine tartışmalar düzenleyen TICCİH, üç ayda bir yayınladığı "TICCİH Bulletin" ile yaptığı çalışmalarla ilgili gelişmeleri aktarmaktadır (TICCİH, TICCİH Bulletin).

2000 yılında TICCİH ile ICOMOS arasında bir işbirliği anlaşması imzalanmış ve ICOMOS (TICCİH, About) TICCİH'i endüstri mirasının korunması konusunda uzman komitesi olarak görevlendirmiştir. Bu anlaşmayla birlikte TICCİH uluslararası örgütler ağına eklenmiştir (Saner, 2012: 55). 2003 yılına gelindiğinde ise TICCİH tarafından endüstri mirası ile ilgili uluslararası standartları belirlemeyi amaçlayan The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage (Nizhny Tagil Tüzüğü) yayınlanmıştır. Venedik Tüzüğü'yle uyumlu olan Nizhny Tagil Tüzüğü, endüstri mirasının tanımı, değeri, araştırılmasının ve korunmasının önemi ve nasıl yapılacağı üzerine öneriler sunmuştur (TICCİH, The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage).

Nizhny Tagil Tüzüğü'ne göre (TICCİH, The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage) endüstri mirası;

"Endüstri mirası, endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari ya da bilimsel değeri bulunan kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar, binaları ve makineleri, atölyeleri, imalathaneleri ve fabrikaları, madenleri ve işleme ve arıtma alanlarını, ambarları ve depoları, enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı yerleri, taşımacılığı ve tüm

altyapısını, ayrıca endüstri ile ilgili konut, ibadet ve eğitim gibi toplumsal etkinlikler için kullanılan yerleri içerir.” olarak ifade edilirken endüstri arkeolojisi;

“Endüstri arkeolojisi endüstriyel işlemler için ya da endüstriyel işlemler sonucu meydana gelen belgeler, insan yapıtları, katmanlar ve yapılar, insan yerleşimleri, doğal ve kentsel peyzajlara ilişkin maddi ve manevi tüm kanıtları inceleyen disiplinler arası bir yöntemdir.” şeklinde tanımlanmıştır.

ICOMOS 1982 yılında 18 Nisan’ı “Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü” ilan etmiş ve UNESCO tarafından 1983 yılında onaylanmasıyla her yıl farklı bir temayla kutlanmıştır (ICOMOS). 2006 yılındaki Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü TICCIH ve ICOMOS işbirliğiyle düzenlenmiş ve etkinliğin konusu “the heritage of production” (üretim mirası) olarak belirlenmiştir. Böylelikle endüstri mirası kavramı daha fazla yayılma alanı bulmuştur (Saner, 2012: 56).

ICOMOS ve TICCIH işbirliği dışında UNESCO’nun da endüstri mirasının korunması yönünde girişimlerde bulunduğu görülmektedir (Saner, 2012: 56). UNESCO tarafından hazırlanan Dünya Mirası Listesi’nde 1978 yılında eski endüstri yapıları da yer almış ve ilk endüstriyel yapı ICOMOS tarafından aday gösterilen Wieliczka (Polonya) Tuz Madeni Ocakları olmuştur. Doğrudan bir endüstri mirası tanımı kullanılmamış olsa da endüstri mirasının korunmasına yönelik çabalar bu tarihlerde açıkça görülmeye başlanmıştır (Saner, 2012: 56).

Endüstri mirası kavramı 1980’lerin ikinci yarısından itibaren Avrupa Konseyi’nin de gündeminde yer almış ve konuyla ilgili 13 Eylül 1990 yılında temel bir metin yayınlamıştır (Saner, 2012: 57). R (90) 20 no’lu ve “Avrupa’daki Endüstriyel, Teknik ve İnşai Mirasın Korunması Hakkında Tavsiye (Recommendation on the Protection and Conservation of the Industrial, Technical and Civil Engineering Heritage in Europe) başlıklı metinle üye ülkelere bazı tavsiyelerde bulunulmuştur. Bu tavsiyeler şu şekildedir (Madran ve Özgönül, 1999: 7 akt. Saner,2012: 58):

- Endüstri mirası alanlarının araştırılması, tespit edilmesi ve tedbirler alınması,
- Endüstri mirasıyla ilgili yasal düzenlemelerle korunmasının sağlanması,
- Endüstri mirası alanlarına dair sahip olunan bilginin halkın ilgisini çekecek kampanyalarla yükseltilmesi,
- Hükümetlerin bir bütün olarak Avrupa ortak mirasının korunması ve bakımı konusundaki çabalarının birleştirilmesi olanaklarının araştırılması.

Fransa’nın Lyon kentinde 1985 yılında “The Industrial Heritage, What Policies?” (Endüstri Mirası, Hangi Politikalar?) başlıklı bir konferans düzenlenmiş ve bu konferans endüstri mirası ile

mimari mirası ayrı olarak ele alan ilk etkinlik olmuştur. Daha sonraki dönemlerde de farklı kentlerde endüstri mirasını ele alan bir dizi etkinlik yapılmıştır (Saner, 2012: 57).

TICCIH'ten sonra endüstri mirası konusunda en kapsamlı çalışmayı yürüten kurum, ERIH – European Route of Industrial Heritage (Avrupa Endüstri Mirası Rotası) olmuştur (Köksal, 2005: 20). 1999 yılında kurulan kurumun temelleri Almanya'daki Ruhr Havzası için tasarlanan bir rota ile atılmıştır (Falconer, 2005: 24). Avrupa'daki endüstri yapılarını sergileyerek bu yapılar arasında bir gezi rotası oluşturan ERIH, endüstriyel mirasa yönelik farkındalık oluşturmaya ve turistik ilgi yaratmaya amaçlamıştır (ERIH). Endüstriyel mirasın turistik bir ilgi yaratmasını önemli bulan ERIH'in rotasına girebilmek için de bir endüstri yapısının çekicilik, tarihi, sembolik ve özgünlük değerine, turistik bir altyapıya ve kaliteli bir alana sahip olması, yeni perspektifler sunabilmesi ve ulaşım ağının iyi olması gibi ERIH tarafından belirlenen kriterleri sağlaması gerekmektedir (ERIH).

E-FAITH – European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage (Avrupa Endüstri ve Teknik Mirası Dernekleri Federasyonu) endüstri mirası üzerine çalışan diğer bir uluslararası kurumdur. E-FAITH endüstriyel ve teknik mirasın araştırılmasını, korunmasını ve yorumlanmasını ve aynı faaliyetlerde bulunanlar arasında işbirliğini teşvik etmeyi amaçlamaktadır (E-FAITH). Falconer'in (2005: 24) aktardığına göre, TICCIH içinde bazı ayrılıklar meydana gelmiş ve örgütten ayrılan bazı birimler E-FAITH altında bir araya gelmiştir.

Endüstri mirasının korunmasını amaçlayan diğer bir kuruluş DOCOMOMO – Documentation and Conservation of (Buildings, Sites and Neighbourhoods of the) Modern Movement (Modern Hareketin (Binalarının, Sitlerinin ve Çevrelerinin) Belgelenmesi ve Korunması)'dur. 1990'da kurulan DOCOMOMO, 20. yüzyılda öne çıkan modern mimarlık, tasarım ve şehir plancılığı ürünlerini belgelemek ve korumak amacıyla oluşturulmuştur (DOCOMOMO). Ana ilgi alanını risk altında olduğunu düşündüğü modern mimari mirasın oluşturduğu DOCOMOMO'nun odaklandığı tarihsel dönem endüstri mirasını da kapsamaktadır (DOCOMOMO).

ICOMOS'un 28 Kasım 2011'de yapılan 17. Genel Kurulu'nda ICOMOS ve TICCIH işbirliğiyle “*Dublin İlkeleri*” (The Dublin Principles) olarak bilinen “Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes” (Endüstriyel Miras Sitleri, Yapıları, Alanları ve Peyzajları için Koruma İlkeleri) belirlenmiş ve endüstri mirası yeniden tanımlanmıştır. Buna göre endüstri mirası; “endüstriyel sitler, yapılar, kompleksler, alanlar ve peyzajların yanı sıra, eski veya devam eden sanayi süreçleri, makineler, hammadelerin çıkarılması, bunların ürüne dönüştürülmesi ve ilgili enerji ve taşıma altyapıları hakkında veri sağlayan nesneler veya belgelerden oluşmaktadır” şeklinde tanımlanmıştır (ICOMOS, Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes).

Dublin İlkeleri Endüstri mirası yapılarının, sitlerinin, alanlarının ve peyzajlarının araştırılması, korunması, belgelenmesi, değerinin anlaşılması, özgün değerinin korunması, koruma konusunda bilinçlendirme çalışmalarının yapılmasını savunmaktadır. Her yapının ya da alanın kendine özgü niteliklerinin olduğunu belirten Dublin İlkelerine göre inceleme, değerlendirme, belgeleme ve koruma faaliyetlerinin bu nitelikler göz önüne alınarak yapılması gerektiğini belirtmektedir. Aynı zamanda bu ilkelere göre endüstri mirasının taşınabilir ve taşınmaz varlıklar, maddi ve teknik bilgiler dışında toplumsal, kültürel ve ekonomik etkileri de söz konusudur. Bu nedenle Dublin İlkeleri'ne göre endüstri mirası aynı zamanda bir kültürel miras olarak değerlendirilmelidir. Bu anlamda endüstri mirasları disiplinler arası bir yaklaşımla araştırılmalı ve incelenmelidir (ICOMOS, Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes).

2.2 Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesi

Özellikle 1970'li yıllardan bu yana endüstri mirasını korumaya yönelik önemli gelişmeler yaşanmıştır. Endüstri mirasının korunmasını ele alan yüksek lisans programları, yine bu alanda ortaya çıkan sivil toplum kuruluşları ve endüstri mirasının yaşatılmasını amaçlayan TICCIH, ICOMOS, DOCOMOMO gibi kuruluşların düzenledikleri konferanslar, yayınlar ve bu amaca yönelik politikaların yasal mevzuata girmesi gibi girişimleriyle endüstri mirasının korunması ve gelecek kuşaklara aktarılması yönünde önemli adımlar atılmıştır (Severcan, 2012: 40-41).

Endüstri yapıları işlevsel olarak eskimleri, gelişen teknolojiye ayak uyduramamaları ve kent baskısı gibi nedenlerle kapatılmış, işlevlerini yitirmiş ve bu yapılar zamanla atıl durumda kalarak yok olmaya mahkum edilmiştir (Altınoluk, 2000: 7). Yukarıda da belirtildiği gibi bu noktada endüstri mirası kavramı çerçevesinde bu endüstri yapı ve alanlarının belgelenmesi ve korunması sorunu ortaya çıkmış ve bu konuda çalışmalar yapılmıştır. İşlevini kaybeden endüstri yapılarının korunması sorununun yanında bugün geline nokta bu yapıların yeniden işlevlendirilmesi olgusundan bahsedilmektedir. Saner'e göre (2022: 29) bu durumun nedenleri şu şekilde sıralanabilir:

1- Teknolojinin gelişmesiyle birlikte üretim biçimleri artık geliştirilemeyen endüstrilerin üretime son vermesiyle yapının atıl kalması

2- Gelişen kent içerisinde aynı yerde üretime devam etmenin olanaksız hale gelmesi ya da daha kârlı yer seçimlerinin olması ve yer değiştirilmesiyle kent içinde kalan eski endüstri yapısının işlevsiz kalması

3- İşlevsiz kalan eski endüstri yapısının ya da alanının miras olarak kabul edilerek koruma altına alınması (Saner, 2022: 29).

Endüstri yapılarının işlevsiz kalması tüm dünyada karşılaşılan bir durum olmakla birlikte bu yapıların bilinçli olarak tahrip edilmesi, tahrip olmalarına göz yummak ya da yıkmak bu yapıların anıtsal değeri göz önüne alındığında kabul edilebilir bir yaklaşım değildir. Sanayi geçmişinin izleri olan bu yapılar, kent ve kamu yararı için korunup yeniden kullanılabilir bir duruma getirilebilirler (Köksal, 2006). Severcan ve Barlas'a göre (2007: 678-680) endüstri mirasının korunmasının altı önemli nedeni vardır. Bunlardan ilki endüstri mirasının bulunduğu konumdur. Endüstri yapıları kentlerin tam merkezinde ve kıyı alanlarında bulunur. Bu nedenle endüstriyel yapı ve alanların korunması kolektif belleğin paylaşılması ve kamusal yaşamın yenilenip canlanmasına katkı sağlar. İkincisi endüstriyel mirasın kapladığı açık alanlardır. Endüstriyel alanlar geniş bir arazi üstüne konumlanmıştır. Tüketim mekânları yaratmak uğruna kamu mülklerinin yok edildiği günümüzün kalabalık şehir merkezlerinde kamusal kullanımda bu tür açık alanların olması oldukça önemlidir. Üçüncü neden ise yapı stoklarıdır. Potansiyel olarak kullanılabilen bir çok yapı stoğu içeren endüstriyel alanlar kamu yararı için farklı kullanımlarda değerlendirilebilir. Dördüncüsü endüstri mirasının sembolik ve anıtsal nitelikleridir. Sembolik ve anıtsal özellikleri bulunan endüstri miraslarının korunması kolektif belleğin ve kamusal alanın yeniden canlanmasını sağlar bununla birlikte sahiplik ve aidiyet duygusunu güçlendirir. Beşinci neden endüstri miraslarının mimari özellikleridir. Benzersiz mimari özellikleri olan endüstri mirasları yapıldıkları dönemin mimari yapıım teknikleriyle ilgili bilgi verir. Sadece bununla da kalmaz bireylerin ve toplumların geçmişlerini ve kendilerini keşfetmelerini sağlar. Endüstri miraslarının korunmasındaki altıncı ve son neden ise endüstriyel yapı ve alanların kamu mülkü olmasıdır. Güvenlik nedeniyle büyük ölçüde kamu kurumları tarafından üretimleri gerçekleştirilen endüstri yapıları korunması ve yeniden işlevlendirilmeleriyle kamu yararı için kullanılmaya devam edilebilir (Severcan & Barlas, 2007: 678-680).

Korumanın iki aşaması vardır; endüstri mirasının tanımlanması ve korumaya yönelik en uygun yöntemin belirlenmesi (Kıraç, 2001: 78). Höhmann endüstri anıtlarının korunmasına yönelik uygulanan yöntemleri şöyle açıklamıştır (Höhmann, 1992 akt. Köksal, 2005: 126-128):

- 1- Herhangi bir müdahalenin olmadığı ya da en az müdahaleyle bir işlevin verilmediği koruma
- 2- Çok az bir değişimin yapıldığı ve eski işlevine yakın bir işlev verildiği koruma
- 3- Endüstri yapısına müze işlevi verilerek koruma
- 4- Son yöntem ise endüstri yapısına tamamen yeni bir işlev vererek kullanılmasını sağlayan korumadır.

Orijinal işlevlerini yitirseler dahi yapısal özelliklerini koruyan endüstri yapıları yeniden işlevlendirmeye uygun olabilir ve bu yapılara uygun işlevler atanarak hem yapının korunması hem de

kendini finanse etmesi sağlanabilir. Aynı zamanda binayı yıkıp tekrar yapmak yerine yeniden işlevlendirmek ekonomik, çevresel, sosyal ve kültürel yarar sağlayabilir (Büyükarslan & Güney, 2013: 34-36). Ancak yeniden işlevlendirme sırasında uygun işlevin seçilmesi oldukça önemlidir. Bunun için öncelikle endüstri yapısının kendine özgü nitelikleri korunmalı ve kamu yararı dikkate alınmalıdır. Endüstri yapısıyla ilgili yeterli araştırma yapılmalı, konumlandığı bölgenin ihtiyacı belirlenmeli, bilimsel bir yol izlenmeli, uygulamalar konunun uzmanları tarafından ve yeterli denetimle yapılmalı ve her aşamasıyla ilgili kamuoyu bilgilendirilmelidir (Köksal, 2012: 20).

Yeniden işlevlendirme genel olarak yapı ölçeğinde yapılır ancak bu yapılar çevreleriyle bir bütündür ve bu nedenle kentsel ölçekte değerlendirme yapılmalıdır (Saner, 2022: 30). Endüstri yapıları, anıtsal nitelikte olmalarından dolayı yeniden işlevlendirme süreci “binanın mevcut doku içindeki yeri, ekonomik, sosyal ve çevresel sonuçları”, bir bütün olarak dikkate alınmalıdır (Altınoluk, 2000: 7). Bu yapılar çevreleriyle, mekanik donanımlarıyla birlikte değerlendirilip korunmalıdır. Bu anlamda özellikle endüstri yapısının içindeki makineler ve işletim sistemleri taşınmadan yerinde korunmalıdır (Köksal, 2012: 22). Çünkü bir sanayi tesisini anlamlı kılan onun sadece fiziki yapısı değil aynı zamanda “mekân düzeni, donanımı, işletme sistemi, mekânın ilişkisi, planlama anlayışı, çalışanları ve hizmet yapılarıdır” (Köksal, 2012: 20).

Yeniden işlevlendirme uygulamalarında yapının özgün işlevi unutturulmadan yeni işlev verilmelidir (Seçer Kariptaş, Edirne Erdiñç, & Özkazanç Dinçer, 2015: 514). Bireysel çıkarlar için değil kamusal düzenlemeler yapılmalıdır. Genel olarak yapının özgün işlevinin korunduğu, toplum ihtiyaçlarının dikkate alındığı, kentsel kimlik ve belleğin de sürece dahil edildiği bir yeni işlev seçimi olmalıdır (Büyükarslan & Güney, 2013: 42).

Endüstri yapılarının işlev yitirmesinin dışında koruma yaklaşımı ve kararlarından kaynaklı sorunları da söz konusudur. Bu sorunlar şu şekilde özetlenebilir:

- Endüstri yapılarının diğer mimari ve kültür miraslarından daha az değerli görülmesi
- Yeteri kadar önemleri anlaşılmadığı için ancak en önemlisi rant değerleri için tescil kararlarının alınmaması ya da alınan kararların sonradan düşmesiyle birlikte bu yapıların yıkılmasının yasal hale gelmesi
- Koruma ve yeniden işlevlendirmenin maliyetinin karşılanmaması ya da korumayı teşvik edecek yasal düzenlemelerin olmaması
- Endüstri yapısına uygun olmayan işlev seçimi nedeniyle özgün niteliklerin yitirilmesi
- Endüstri yapısının teknik ve mimari niteliklerini dikkate almayan uygulamalar nedeniyle yapının tarihi izlerinin yok edilmesi (Köksal, 2006).

Yukarıda sıralanan nedenler dolayısıyla endüstriyel miras durumundaki yapıların korunmaması ve hatta neoliberal kent politikaları çerçevesinde bizzat rant için yıkılmaları ya da sadece belli bir üst kesimin kullanımına ayrılmaları söz konusudur. Ancak endüstri mirasları hem tarihin izleri hem de kentin belleğinin ve kimliğinin parçaları olarak büyük önem arz etmektedirler.

2.3 Endüstri Mirasının Metalaştırılması

1980'lerden itibaren neoliberal politikaların hakim olmasıyla birlikte kentler, üst gelir grubuna ve turistlere pazarlanan bir meta haline gelmiş ve marka kentler yaratma amacına uygun rant odaklı kentsel dönüşüm projeleriyle ulusal ve uluslararası sermaye için cazip hale getirilmeye çalışılmıştır. Özellikle kent merkezlerinin rant odaklı dönüştürüldüğü bu süreçte endüstri mirasları üzerinde de büyük bir baskı söz konusu olmuştur. Kamu mülkiyetinde bulunmaları, geniş alanlara sahip olmaları, kent merkezlerinde bulunmaları ve su kaynaklarına yakın olmaları endüstri miraslarını cazip kılmış ve küçük ya da büyük ölçekli kentsel projelerin hedefi yapmıştır (Severcan, 2012: 42).

Endüstriyel miras alanları neoliberal kentleşme ekseninde yıkılıp yerlerine alışveriş merkezleri, lüks rezidanslar yapılmış ya da üst gelir grubunun kullanımına yönelik farklı işlevler verilmiştir. Örneğin 1970 sonrasında İngiltere'nin Liverpool kentinde özel bir firma tüm kıyı şeridini üst kesime yönelik alışveriş merkezleri, ofis ve konut alanlarıyla değiştirip o çevrede bulunan bir çok endüstriyel yapıyı yok etmiştir (Severcan, 2012: 42). Endüstri mirasları rant uğruna yok edilmekte ya da yapı yok edilmeden önceki işlevi ve karakterinden çok farklı bir tarzda yeniden işlevlendirilmektedir.

Endüstriyel miras alanlarına karşı olan bu tutum, bu yapıların sanayisizleşme süreciyle birlikte işlevsiz kalmaları nedeniyle politikacılar ve kent girişimcileri tarafından bu yapıların "çirkin, gereksiz, değersiz ve atıl" oldukları söylemleriyle meşrulaştırılmaktadır. Böylelikle kentte yaşayanlar için bu yapılar üzerindeki her müdahale, kent için oldukça gereksiz ve çirkin olan bir yapıdan kurtulma anlamı taşıyacaktır. Bu şekilde bu yapılar üzerinde, bulundukları konumunun ve tarihsel özelliklerinin verdiği cazibe avantajını kullanan girişimciler tarafından mega projeler planlanmaktadır (Severcan, 2012: 40).

Özelleştirmeleriyle beraber metalaşan endüstri mirası için yeniden işlevlendirme uygulamaları da genellikle ekonomik amaçlı olmaktadır. Toplumun bütün kesimlerine hitap eden kamu yararını önceleyen işlevlendirmeler yerine üst kesime hitap eden restoran, konut, bar, ofis gibi özel amaca hizmet eden işlevlendirmeler yapılmaktadır. Ancak bu tarz tüketim odaklı ve belli bir kesime hitap eden işlevlendirmeler endüstri mirasının özgün niteliklerini yok etmekle birlikte sosyal kutuplaşmayı da derinleştirmektedir (Severcan, 2012: 42-43). Örneğin bir endüstri mirasının yıkılmasa

dahi alışveriş merkezine dönüştürerek o mirastan bir tüketim mekânı yaratmak önceki yapının özgün işlevinin ve belleğinin tamamen silinmesine neden olmaktadır. Aynı zamanda bir endüstri mirasının lüks bir rezidansa dönüştürülmesi de bu yapının sadece üst gelir grubunun kullanabileceği bir durum yaratır ve yapı hem özünden hem de kamusal oluşundan uzaklaşır. Buradaki asıl amaç ise endüstri mirasının neoliberal kent politikaları çerçevesinde tüketim ve kâr odaklı dönüştürülmesidir. Ancak bir endüstri mirasının yıkılmadan ayakta kalması gibi yeniden işlevlendirme sürecinin de yukarıda da bahsedildiği gibi kamusal fayda için ve yapının özgün işlevi unutturulmadan yapılmalıdır.

Kentin tarihsel ve kültürel mekânlarını yenilemek ve restore etmek çabaları da son zamanlarda sıkça karşılaştığımız bir durumdur. Tüm bunlar tarihsel ve kültürel mirası sahiplenmek ve korumak adına önemli girişimler olsada bu durum daha çok kentin özgün kimliğini güçlendirerek bu sayede kentin çekiciliğini arttırmayı amaçlamaktadır. Kentlerin özgün kimliklerinin ve tarihlerinin vurgulanması rekabet ortamında kentin yatırıma, ziyaret etmeye ve yaşamaya elverişli olduğu vurgulanmak istenir ve böylelikle küresel sermayenin kente gelmesi amaçlanır. Ekonomik kaygılarla yapılan bu restorasyon işlemleri kentli elitlere ve turistlere sunulan bu mekânların bulunduğu bölgeleri soylulaştırma tehlikesi de barındırır ve burada yaşayan alt gelir grubunun yerlerinden edilmesine neden olabilir (Geniş, 2011: 53-54).

2.4 Bellek Taşıyıcısı olarak Endüstri Mirası

Bellek, “insanın bilincinde iz bırakan şeyleri saklama ve hatırlama yeteneğidir” (Bilgin, 2007: 211). Bu yetenek sayesinde birikim sağlayabilen insan için bireysel bellekten söz edebildiği gibi toplumların da bir geçmiş duygusu olduğu bilinmektedir. Bu anlamda geliştirdiği “kolektif bellek” kavramıyla Maurice Halbwachs’ı başlangıç noktası olarak alabiliriz. Halbwachs’a göre (2018: 46) bireysel bellek kapalı ve izole değildir. Bellek, sosyal çevre içerisinde oluşur. Sadece bizim müdahil olduğumuz olaylarda bile hiçbir zaman yalnız olmadığımız için anılarımızın bize başkaları tarafından hatırlatıldığını söyleyen Halbwachs’a göre (2018) bellek toplumsal bir insanın ürünüdür. Bellek, bireyin aile, din, sosyal sınıflar vb. ait olduğu gruplar içerisinde bu grupların etkileşimleriyle oluşur. Bireyin kendi geçmişini hatırlaması, kendisinin türetmediği ve çevresinden aldığı kelimeler ve fikirler olmadan mümkün olmadığını belirten Halbwachs’a göre (2018: 80) bireylerin ait olduğu grupların ortadan kaybolmasıyla bellek sürekliliğini yitirecek ve unutmaya geçecektir.

Halbwachs’a göre (2016: 358) bireyler anılarını ait oldukları grupların çizdiği “toplumsal çerçeveler” yardımıyla hatırlayabilir. Bu çerçeveler belleğimizi canlandıran araçlardır ve çerçevelerin olmadığı bir hafıza mümkün değildir. Anılar geçmişte yaşanan şekliyle ortaya çıkmazlar, toplumsal çerçevelerin yardımıyla, geçmişle şimdi arasında kurulan bir ilişkiyle yeniden inşa edilirler (Halbwachs, 2018: 66). Bu nedenle hatırlamanın zamansal statüsü her zaman şimdidir (Huyssen,

1999: 13). Yani şimdiki zamandan ödünç alınan veriler yardımıyla geçmişin yeniden inşasıdır. Bu anlamda bellek sürekli olarak canlı ve iletişim halindedir. Ancak çerçevelerin yok olması belleğin de sönümlenmesine neden olacaktır.

Halbwachs'ın belleğin sınırlarını grup olgusuyla çizen yaklaşımından sonra Jan Assmann bellek teorisini kültür ve kimlik boyutlarıyla genişletmeye çalışmıştır. Ona göre belleğin mimetik, nesneler, iletişimsel ve kültürel olmak üzere dört boyutu vardır ve Halbwachs'ın aksine anıların grup artık var olmasa bile “kültürel bellek”le kuşaktan kuşağa aktırılabilirdiğini belirtir. Assmann'ın tanımlamasıyla kültürel bellek, gündelik olmayan olayları hatırlama organıdır. (Assmann, 2018: 67).

Assmann, hatırlamanın somut bir eylem olduğunu belirtir. Bir kişi ya da bir olayın belleğe dahil oluşu bir ders, kavram ve sembol aktarır. Kavramlar ve deneyimler arasındaki bu ilişki “hatırlama figürleri”ni oluşturur. Hatırlama figürlerinin ise üç özelliği vardır; zamana ve mekâna bağlılık, bir gruba bağlılık ve tarihin yeniden kurulması (Assmann, 2018: 46). Assmann' a göre (2018: 46,47) hatırlarlar her zaman bir mekâna dayanır ve genel olarak mekânsallaştırma eğilimi içindedir. Bu nedenle hatırlama figürleri her zaman somut bir mekâna bağlı olarak ortaya çıkar. Mekân geçmişle bir bağ kuran ve hatırlamamızı sağlayan en önemli toplumsal çerçevelerden birini oluşturur.

İnsan mekânda aktif olarak yer alır ve bu basit bir yer alış, bir alan kaplamadan öte bir yaşam alanı inşasıdır (Bilgin, 2013: 133). Halbwachs'a göre (2018: 154) mekânı sadece fiziksel ya da biçimlerden ve renklerden oluşan bir alan olarak kavrayamayız. Mekânı sadece fiziksel bir alan olarak kavrayabilmemiz için mekânda var olan bütün toplumsal ilişkilerin yok sayılması gerekir. Toplumsal anılar mekânsal bir çerçevede oluşur. Çünkü toplumsal gruplar bir mekân işgal eder ve bu mekânın izlerini taşır. Aynı zamanda mekân da grubun izlerini taşır. Bu anlamda Halbwachs'a göre (2018: 142) mekânsal çerçevede gelişmeyen bir kolektif hafıza yoktur. Mekânsal çerçeveler anıların sabitlendiği ve hatırlamanın gerçekleştiği yerlerdir bu nedenle her bellek tekniğinin ilk aracı mekânsallaştırma eğilimidir (Assmann, 2018: 47).

Bellek ve mekân ilişkisi üzerinde duran Pierre Nora'da hafızanın mekâna bağlı olduğunu belirtir (Nora, 2006: 36). Nora'ya göre (2006: 17) modern dönemde hafıza tarih tarafından yok edilmiştir. Bu nedenle artık hafıza ortamlarının olmadığını söyleyen Nora, “hafıza mekânları”nın varlığından bahseder. Kendiliğinden hafızanın olmadığı düşüncesinden doğan hafıza mekânları, kalıntılardır. “Müzeler, arşivler, mezarlıklarla koleksiyonlar, bayramlar, yıldönümleri, anlaşımlar, tutanaklar, anıtlar, kutsal yerler, dernekler vb” tüm bunlar hatırlamamızı sağlayan hafıza mekânlarıdır (Nora, 2006: 23). Nora'ya göre (2006: 32) hafıza mekânla birlikte var olur ve bir hafıza mekânının esas amacı unutmayı engellemektir.

Tüm hatıralar bir mekânda yaşanır. Bu nedenle anıların hatırlanması mekânsız mümkün değildir (Halbwachs, 2018: 173). Çünkü anılar bir “yer” le ilişkilidir. Bilgin’e göre (2007: 221) bu “yer”ler aynı zamanda bir kimlik ve bellek yerleridir. Kimliğin bellekten hareketle inşa edildiğini belirten Bilgin, kimliği mekânsal plana taşıdığı bir “yer kimliği”nden bahseder. Yer kimliği kavramı “o yere bireyler tarafından atfedilen ve o yeri diğerlerinden ayırt eden özelliklerin ve anlamların bir bütünüdür” (Bilgin, 2007: 220). Yaşanılan mekanlar bireyler ve gruplar için hem kimlik hem de bellek yerleridir. Bu kimlik yerleri yaşam alanları ya da kamusal mekânlar olabildiği gibi örneğin “müdavimi olduğumuz bir nargileli çay ocağı, bir çınar altı kahvesi, bir balıkçı sığınağı” da olabilir (Bilgin, 2013: 99). Tüm bu yerler benliğin sürekliliğini sağlar, grup kimlik ve aidiyetini tamamlar.

Tüm yerler gibi kentler de bir yaşam alanıdır. Kent içindeki yerler, kolektif belleğin ortak malzemeleri içinde barındırdığı mimari yapıtlar da belleği uyaran kolektif semboller ve somut bellek öğeleridir (Bilgin, 2013: 130,137). Aldo Rossi’ye göre (2006: 41) kent, kolektif ve kusursuz bir üretilmiştir. Bir insanın yaşam öyküsü olduğu kadar kentin de içinde barındırdığı “ev, okul, kilise, fabrika, anıt” gibi öğelerle kendini sunan bir yaşam öyküsü vardır. Yani kentin her bir parçası belleğin somut izleriyle doludur. Bu nedenle Rossi’ye göre (2006: 125) kent orada yaşayan insanların kolektif belleğidir ve bellek nesneler ve yerlerle ilgilidir. Kent, kolektif belleğin yeridir. Kente ait bu bellek ise literatürde “kentsel bellek” olarak yerini almıştır.

Christine Boyer (1994: 26-31 akt. Uludağ & Aycı, 2016: 754) kent içindeki mekânsal izlerin kolektif bellek ve kentsel kimlik için belirleyici olduğunu ve bellek ile ilgili süreçlerin kamusal alanda yaşanan mekânsal pratiklerle ilgili olduğunu belirtir. Bir kentin coğrafi yapısı, kültürel düzeyi, mimari niteliği, yerel gelenekleri, yaşam biçimi vb. o kentin kimliğini tanımlar ve toplumsal bir insanın ürünüdür (Ocakçı & Aydın, 2012: 226). Bir kenti diğerlerinden ayıran kent kimliğine Rossi (2006) “kentin ruhu” diyerek karşılık verir. Ona göre kentin belleği onun ruhunu, anlamını ve kimliğini oluşturur.

Çalak (2012), toplumsal karşılaşma alanları olarak sokaklar, caddeler, meydanlar gibi kamusal alanları kolektif belleğin üretildiği yerler olarak ifade eder. Toplumun oluştuğu ve kentsel bilincin geliştiği kamusal alanlar, kolektif belleğin ve kentsel kimliğin yansıtıldığı yerler olarak karşımıza çıkar (Çalak, 2012: 36). Halbwachs’a göre de kamusal alanlardaki grupların birbirleriyle sadece raslantısal ve kısa süreli bir ilişkileri yoktur. Evler, sokaklar, meydanlar genel olarak kent, burada yaşayan insanlar için bir anlam barındırır ve tarihin seyri içerisinde bu alanların yıkılması ya da değişmesi insanların birbiriyle kurduğu uzun soluklu ilişkilerin, belleğin ve kimliğin yara almasına neden olur. Halbwachs tüm ilişkiselliği şöyle açıklar:

“... insanlar evlerini, mahallelerini, şehirlerini yıkıp aynı yerde farklı bir plan takip ederek yenilerini yapabiliirdi; oysa taşlar oradan oraya taşınabiliyorsa da, taşlar ve insanlar arasında kurulmuş ilişkileri değiştirmek o kadar kolay değildir. Bir insan grubu, alışkanlıklarıyla uyumlu bir yerde uzun süre yaşadığında, yalnızca hareketleri değil düşünceleri de onun için dış nesneleri temsil eden fiziksel imgelerin ardıllığına göre düzenlenir. Kaldırın şimdi, kısmen kaldırın ya da onların doğrultusunda değiştirin yönelimlerini, formlarını, görünümelerini, bu evleri, şu sokakları, şu geçitleri ya da birbirlerine göre kapladıkları yeri değiştirin sadece. Taşlar ve malzemeler size direnmez. Oysa gruplar size direnecektir ve onlarda, taşların ya da en azından eski yapının direncine değil, direnişin kendisine çarparsınız” (Halbwachs, 2018: 145-146).

Tüm toplumsal etkileşimlerin gerçekleştiği ve bellek yerleri olan bu kamusal alanlarda konumlanmış olan mimari yapıtlar da, birer bellek sembolleridir. Taşıdıkları değişik nitelikler ve oluşturdıkları fiziksel çevreyle kentin yaşam öyküsü içinde önemli bir yerde dururlar (Madran, 2001: 47). Kent belleğinin öğlerinden olan yapıtların belleğin oluşumuna katkılarını Madran şu şekilde sıralar (Madran, 2001: 47):

- Kentsel yapılar, toplum ihtiyacını karşılar ve bu nedenle bu ihtiyaç o dönemki toplumun yaşamını yansıtır.
- Kentin mimari yapıtlarının sayısı ve niteliği yapıldığı dönemin politik ortamıyla ilgili bilgi verir.
- Bu yapılar sadece kentin değil o bölgenin hatta ülkenin belleğinin en somut belgeleri olarak karşımıza çıkar.
- Aynı zamanda mimari yapılar, inşa edildikleri dönemin tasarım anlayışını, beğenilerini, malzeme ve yapım tekniğini yansıtan tarihi belgelerdir (Madran, 2001: 47)

Yapıldıkları andan itibaren zaman içerisinde kentte yaşayan topluluklarla arasında bir bağ oluşturan, kentte bir yer ve bellek işaretine dönüşen, hem kent belleği hem de kent kimliğinin kurucu öğelerinden olan kentsel mimari yapılar, kentin en önemli tanıkları ve bellek taşıyıcılarıdır. Rossi'ye göre (2006: 125) tüm toplulukların, kültürlerin ve çağların karakteri bu mimari yapılarda gizlidir ve bu yapılar kentin belleğini ve kimliğini biçimlendirir. Bu nedenle bu yapıların ve genel olarak kenti var eden kamusal alanların çeşitli nedenlerle yıkılması, değiştirilmesi kolektif bellek açısından da olumsuz bir etki yaratacaktır. Çünkü kente yapılan her müdahale sadece fiziksel bir etki yaratmaz bellek ve kimlik üzerinde de bir etkiye sahip olur. Kolektif belleğin kent mekânındaki taşıyıcıları olan bu yapıların yıkılmasıyla unutmanın gerçekleşmesi de kaçınılmazdır. Kentin ve burada yaşayan insanların

bir bağ ve ilişki kurduğu kent içindeki her yapının yıkılması ya da dönüştürülmesi bu yerle ilgili kurulan bağa zarar verecektir. Halbwachs bu durumu şöyle ifade eder:

“Kuşkusuz ki bir kentteki dönüşümlerin ve bir evin basit bir yıkımının bazı bireyleri alışkanlıkları konusunda rahatsız etmesi, onları sarsması ve keyiflerini kaçırmayı kaçınılmazdır. Gözleri görmeyen dilenci, bastonuyla yoklayarak, oradan geçen insanları beklediği köşeyi arar. Oralarda gezinen kişi, temiz hava aldığı ağaçlı yolun özlemini çeker ve kendisini o mahalleye bağlayan birden fazla pitoresk görüntünün yok olduğunu görmekten keder duyar. Orada oturan ve o eski duvarların, o yıpranmış evlerin, o karanlık geçitlerin ve o çıkmaz sokakların kendi küçük evreninin bir parçasını oluşturduğu ve pek çok hatırası artık silinmeyecek bu imgelerle bağlanmış olan bir kimse, bir yanının bu şeylerle birlikte tamamen öldüğünü hisseder ve bunların, en azından kalan ömrü boyunca var olmayacaklarına üzülür” (Halbwachs, 2018: 146).

Kentlerde geçmişten günümüze yer alan bütün yapılar gibi endüstriyel yapı ve alanları da aynı şekilde kolektif belleğin oluşmasında önemli bir rol oynamaktadır (Severcan & Barlas, 2007: 680). Endüstriyel miras durumundaki bir çok sanayi yapısı yapıldıkları dönemin teknolojisini, sosyo-ekonomik düzeyini, toplumun yaşayış şeklini vb. anlatan ve tarihe tanıklık etmiş somut belge niteliğindeki yapılardır. Endüstri mirasları konumlandıkları yerdeki yaşayan insanlar için, bu sanayi yapılarında daha önce çalışmış işçiler için bir sembol ve anı değeri taşımaktadır. Bu anlamda her şeyden önemlisi bu yapılar bir bellek ve kimlik taşıyıcılarıdır. Diğer tüm yapılar gibi kentte bir sembol ve bellek işareti dönüşen bu yapılar tarihin bir dönemine tanıklık etmiş, yerel halk için fayda getirmiş, ülke ekonomisi ve gelişimine katkı sağlamış yapılardır (Büyükarıslan & Güney, 2013: 45-46). Bu nedenle bu yapıların zamanla işlevsiz kalmaları ve neoliberal kent politikaları ekseninde yıkılmaları ya da eski işlevlerinden tamamen farklı, yapının kendi özgün işlevini unutturan kâr odaklı yeniden işlevlendirmelerle dönüştürülmeleri özet olarak endüstri mirasının metalaştırılması, bu yapıların zarar görmesine neden olmaktadır. Aynı zamanda kent belleği ve kimliğine de zarar vermekte ve bu yapılarla bir bağ kurmuş bütün insanların kolektif belleklerinde sönümlenmesine yol açmaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE İSTANBULDA ENDÜSTRİLEŞME SÜRECİ VE ENDÜSTRİ MİRASI

3.1 Osmanlı İmparatorluğu’nda Sanayileşme Girişimi

18. yüzyılın sonu ve 19. yüzyılın başlarında İngiltere’de ortaya çıkan Endüstri Devrimi’yle birlikte başta İngiltere olmak üzere Avrupa, iktisadi ve askeri alanda büyük başarılar elde etmeye başlamıştır. 19. yüzyılın başlarından itibaren İngiltere’den sonra Fransa, Belçika, Almanya ve diğer Batı Avrupa ülkeleri makineli fabrika düzenine geçmeye başlamış ve bu ülkeler için ucuz tarımsal ve mamul mallar için bir pazar arayışı söz konusu olmuştur. Bu nedenle 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde sanayi alanında kendini geliştirmiş Avrupa ülkeleri, sanayisi gelişmemiş diğer ülkeler üzerinden mamul mallarına yeni pazarlar, bol ve ucuz gıda ve hammadde kaynakları bulmaya çalışmıştır (Pamuk, 2021: 84-87).

1815’ten sonra Avrupa’da Napolyon Savaşları’nın bitmesiyle beraber başta Fransa olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri sanayileşme çabalarını hızlandırmış ve yerli sanayiye canlandırma amacıyla himayeci gümrük politikaları oluşturmuşlardır. Fransa’nın başlatmış olduğu ağır gümrük uygulamaları, Alman Zollverein Devletleri, Avusturya ve Rusya tarafından da uygulanmaya başlanmış ve bu durum İngiltere’yi Osmanlı pazarına yöneltmiştir. Zengin hammadde kaynaklarıyla önemli bir pazara sahip olan Osmanlı Devleti, kapitülasyonlarla verdiği haklarını da genişletmiştir (Seyitdanlıoğlu, 2009: 54). Böylece Osmanlı toprakları, Avrupalı imalatçılar için önemli bir pazar haline gelmiş ve Osmanlı maliyesi Avrupalıların denetimi altına girmiştir (Clark, 2006: 467).

17. ve 18. yüzyıllarda çok önemli değişiklikler yaşamayan Osmanlı toplumu ve ekonomisi, 19. yüzyılda öncekilerden çok farklı bir dönem yaşamıştır. Ekonominin yeni bir düzen olan kapitalizme geçmeye başlamasıyla Batı Avrupa’nın askeri, siyasal ve iktisadi gücüyle karşı karşıya kalan Osmanlı, devlet gücünü arttırmak için çeşitli reformlara başvurmuştur. Böylelikle Osmanlı Devleti, kurumları, toplumsal ve iktisadi yapılarıyla hızla dönüşmeye başlamıştır (Pamuk, 2021: 83).

Osmanlı Devleti’nin Endüstri Devrimi’ni diğer ülkeler gibi yaşamadığını ve sanayisinin gelişmediğini söylemek yanlış olmayacaktır. Osmanlı’nın Tanzimat Dönemi öncesi sanayi yapısı, küçük el zanaatları ve gedik usulüne dayalıdır. Üretim süreci devlet kontrolündeki loncalar tarafından yürütülmüştür. Her zanaat dalı bağlı bulunduğu loncanın kurallarına uymak zorunda kalmıştır. Bir tür “esnaf tekeli” anlamına gelen gedik usulü ise sanayi ya da ticaretin her dalında işyerlerinin sayısını ve

aynı şekilde her sektörün çalışan sayısını belirleyen ve sınırlayan bir sistem olmuştur. Belirlenen sayının üstünde bir işyeri ve çalışan olmasına izin vermeyen gedik usulünde örneğin bir kişi imalathane açmak için uzun süre kendisine sıra gelmesini bekleyebilirdi. Böylelikle Osmanlı Devleti'nde lonca ve gedik usulü, sistemleri sanayinin gelişmesini engelleyen unsurlardan olmuştur (Seyitdanlıoğlu, 2009: 55).

Zafer Toprak'a göre (1985a: 1341-1342) Osmanlı sanayisinin gelişmesi için ticaret, tarım, nüfus, ulaşım, iletişim ve kurumsal düzenlemelerin birlikte var olması gerekir. Sanayileşme sektörler arası uyuma bağlıdır ve ticari devrim, tarım devrimi ve nüfus devrimi sanayi devrimiyle yakından ilgilidir. İngiltere'nin sanayileşme sürecinde tarım devriminin ve çitleme hareketinin büyük bir etkisi olmuştur. "Toprakta özel mülkiyetin pekişmesi, işletme ölçeğinde toplulaşma-yoğunlaşma, tarım dışına itilen bir emek fazlalığı, tarımda verim artışı sonucu kentleri besleyecek bir artığın oluşması" sanayinin gelişmesi açısından oldukça önemlidir. Aynı şekilde nüfus devriminin de önemi yadsınamaz. Düşük nüfus bir emek fazlasının oluşması önünde en büyük engellerden birini oluştururken Avrupa ölüm oranlarının düşmesiyle bu engeli aşabilmiştir. Ancak Osmanlı'da ne tarım ne de nüfus devrimi gerçekleşmemiş, bu dönüşümler Cumhuriyet döneminde yaşanmıştır.

Osmanlı sanayisinin gelişmesi önünde başka engellerin de olduğu söylenebilir. Ulaşım ve iletişim araçlarının yetersiz olduğu Osmanlı Devleti'nde daha çok "küçük üreticilik" etkin olmuştur. Aynı zamanda teknik eğitimde geç kalınmış, mal ve hizmet talebi de düşük kalmıştır. "Zanaat"ın her zaman "sanayi"ye tercih edildiği görülen Osmanlı'da, devlet kademelerinde bulunmak ya da asker olmak daha geçerli meslekler olmuştur. Zanaatın durağan, verimlilik ve kârlılık gibi kaygılardan uzak yapısı ise fabrikanın uyum ve dakiklik gerektiren çalışma koşullarına tercih edilmiş ve "işçi" olmak toplumun en alt katmanı olarak görülmüştür. Tüm bu nedenler Osmanlı'da sanayileşmenin gecikmesinde etken olmuştur (Toprak, 1985a: 1343).

Osmanlı'da üretim 17. yüzyıla kadar el ile ya da basit el aletleriyle gerçekleştirilirken devlet tarafından özellikle savaş endüstrisine yönelik büyük çaplı sanayi tesislerinin de kurulmuş olduğu görülmektedir. Örneğin temeli 15. yüzyılda atılan ve Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılan Tersane-i Âmire, savaş gemilerinin yapıldığı ve onarıldığı bir sanayi tesisidir. Temeli 16. yüzyılda atılan ve II. Bayezid döneminde yaptırılan Tophane-i Âmire ise top dökümü ve üretimi için kurulan önemli sanayi tesislerinden biridir (Köksal & Ahunbay, 2006: 126). Bunların dışında 18. yüzyılda Bakırköy Baruthanesi, Lengerhane ve Darphane-i Âmire kurulmuştur (Köksal & Ahunbay, 2006: 129).

Osmanlı'da bir kısım aydın klasik iktisattan yana tutum almış ve Osmanlı'nın sanayiden çok tarımda uzmanlaşması gerektiğini savunmuştur. Hatta sanayileşmeyi kaynak israfı olarak görenler de

olmuş ancak buna rağmen sanayileşmenin iktisadi bağımsızlık ve kalkınma için zorunlu olduğunu savunanlar da olmuştur (Toprak, 1985c: 1348). Bu noktada dönüm noktası ise 1826 yılında Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıdır (Quataert, 2020: 22). Lonca teşkilatının haklarını savunan ve çıkarlarını koruyan bir güç olarak Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıyla lonca ve gedik usulünün de sonu gelmiş, loncanın tekelleşen konumu ortadan kalkmıştır (Pamuk, 2021: 93). Böylelikle serbest ticaret gelişmek için bir imkan bulmuştur (Quataert, 2020: 23).

Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasının ardından Mısır'da Mehmet Ali Paşa'nın başlattığı sanayileşme girişimi ve Osmanlı Devleti'ne karşı kazandığı askeri başarılar Osmanlı için bir tehdit oluşturmıştır (Pamuk, 2021: 92). Mehmet Ali Paşa'nın sanayileşme çabalarından etkilenen Osmanlı Devleti, askeri alandaki başarılarında da bir o kadar rahatsızlık duymuş ve topraklarını kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya gelmiştir. Bu nedenle İngiltere'den bu konu hakkında yardım isteyen Osmanlı, karşılığında 1838 yılında Balta Limanı Ticaret Antlaşması'nı imzalamıştır (Pamuk, 2021: 99). Oldukça tartışmalı ve İngiltere lehine olan bu anlaşmayla Osmanlı Devleti, mali anlamda sıkıntı yaşamış ve ekonomi dışı açık bir hale gelmiştir (Pamuk, 2021: 98).

Balta Limanı Ticaret Antlaşması'ndan bir yıl sonra 1839 yılında Tanzimat Fermanı kabul edilmiş ve sanayileşme adına olumlu gelişmeler yaşanmaya başlanmıştır. Fabrikalı üretime geçişin 19. yüzyılı bulduğu Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Dönemi önemli bir tarihsel evre olarak karşımıza çıkar. Her ne kadar sanayiyle ilgili hükümlere yer verilmesede Tanzimat Fermanı'yla birlikte bu konuda önemli adımlar atılmaya başlanmıştır (Seyitdanlıoğlu, 2009: 59). Rıfat Önsoy, Tanzimat Dönemi'nde gerçekleştirilen bu sanayi atılımını 1840-1860 yılları arası ve 1860-1876 yılları arası olmak üzere iki döneme ayırarak incelemiştir (Önsoy, 1984: 6). İlk dönem olan 1840-1860 yılları arasında devletin ve ordunun ihtiyaç duyduğu malların üretimini yapan fabrikalar kurulmuş ancak istenilen sonuç alınamamıştır. 1860-1876 yılları arasındaki ikinci dönemde ise sanayileşme anlamında yeni tedbirler alınmaya başlanmıştır (Önsoy, 1984: 6-8).

1840-1860 yılları arasını kapsayan ilk dönemde genel olarak devletin ve ordunun ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir sanayileşme süreci görülmüştür. Bu dönemde kurulan fabrikalar pazar ve maliye kaygısından uzak, devlet siparişi üzerine üretim yapan fabrikalardır (Toprak, 1985b: 1345). Örneğin Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra yeni Osmanlı ordusu Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye kurulmuş ve orduya fes giydirilmesine karar verilmiştir. Bunun üzerine 1835 yılında Kadirga'da bir fes imalathanesi kurulmuş ve bu imalathane 1839 yılında Haliç'e taşınmış ve yeni teknolojiyle donatılarak Feshane adıyla dokumacılık alanındaki ilk fabrikalardan biri olmuştur (Toprak, 1985b: 1345). 1836 yılında kurulan İslimye Çuha Fabrikası'nda yine ordunun ihtiyacı için yünl kumaş ve iplik üretilmiştir (Martal, 1999: 280). Yine ordunun kumaş ihtiyacını karşılamak üzere

1843 yılında İzmit Çuha Fabrikası kurulmuştur (Önsoy, 1984: 6). 1840'ların ikinci yarısında devlet ihtiyacını karşılamaya yönelik kurulmuş olan bir diğer fabrika da Hereke Fabrikası'dır. Fabrikanın ipekli kısmı saray için üretim yapmıştır (Toprak, 1985b: 1346). Yine bu yıllarda Beykoz'da bir billur fabrikası açılmıştır. 1842 yılında Balıkesir Çuha Fabrikası, 1846 yılında İzmir Kağıt Fabrikası ve 1852'de Bursa'da İpek İpliği Fabrikası kurulmuştur (Önsoy, 1984: 6).

1843 yılından itibaren Yedikule'den Küçükçekmece'ye kadar uzanan ve yaklaşık yüz otuz kilometrelik ince uzun bir şeride "sanayi parkı" kurulmaya başlanmıştır. Zeytinburnu yakınındaki kıyıda kurulan fabrikalarda, demir döküm ve yapım işleriyle kumaş ve pamuklu çorap üretimleri gerçekleştirilmiştir. İşçilerin iki katlı barakalarda barındığı bu alanda birde teknik okul kurulmuştur. "İstanbul Kompleksi" olarak da adlandırılan bu üretim alanı içerisinde Bakırköy'de ikinci bir sanayi üretim ünitesi daha yapılmıştır. Burada da iplik bükme, dokuma ve pamuklu basma fabrikası, demir atölyesi, buharlı makine deposu ve küçük buharlı gemilerin üretimini gerçekleştiren bir tersane kurulmuştur. Yine bu kompleks içerisinde Yeşilköy'de, Fransız örneklerine benzer ve içerisinde yeni hayvan cinslerinin, çeşitli deney ekinlerinin ve fidanların bulunduğu bir model çiftlik projesi yapılmış ve ileri tarımsal teknikleri öğretecek bir okul kurulmuştur (Clark, 2006: 469-470).

Genel olarak bakıldığında ise Osmanlı fabrikalarının büyük bir çoğunluğu İstanbul'da kurulmuş, Avrupa'dan getirtilen makineler kullanılmış ve yine Avrupa'dan getirilen mühendisler ve işçilerle fabrikalar idare edilmeye çalışılmıştır. Ancak bu ilk sanayileşme girişimi başarısız olmuş ve kurulan fabrikaların bir çoğu bu dönemin sonunda kapanmıştır (Keyder, 1999: 275). Teknik ilerleme konusunda Avrupa'nın gerisinde olan Osmanlı'da henüz bir fabrikanın ihtiyaçlarını karşılayacak bilgi, tecrübe ve teknolojinin olmaması sanayileşme sürecinde Avrupa'ya bağımlı olmasına neden olmuştur. Bu sanayiler için makinelerin neredeyse hepsi Avrupa'dan ithal edilmiştir. Aynı zamanda fabrikaları kurmak ve işletmek için gerekli olan mühendis, usta, kalfa ve hatta işçiler de Avrupa'dan getirtilmiştir. Bu anlamda yabancı işgücüne bağımlı olan Osmanlı sanayisi devamlılık sağlayamamıştır (Clark, 2006: 472-473).

İlk dönemin başarısız sanayileşme girişiminden sonra 1860 sonrası yeni tedbirler alınmaya başlanmıştır. Özel teşebbüsün tartışılmaya başlandığı bu yıllarda ilk olarak ithal gümrüğü yükseltilmiş, ihraç gümrüğü düşürülmüş ve yerli sanayinin rekabet gücünün arttırılması amaçlanmıştır (Önsoy, 1984: 8). Diğer bir tedbir ise sanayi sergileri olmuştur. Ülke ürünlerini teşhir etmek ve üretici sorunlarını belirlemek üzere uluslararası sanayi sergilerine katılan Osmanlı Devleti, 28 Şubat 1863 tarihinde İstanbul'da ilk sergisini açmıştır. Bu sergiler sayesinde o zamana kadar ithal edilen malların yerel bölgelerden karşılanabileceği anlaşılmış, bazı bölgelerde yetişmeyen ürünlerin diğer bölgelerde yetişebileceği görülmüştür. Aynı zamanda sergiye katılan esnaf, sanatkâr ve iş insanları birbirleriyle

tanışabilme ve sorunlarından bahsedilme fırsatı bulmuştur. En önemli sonuçlarından biri ise Avrupa ile olan teknolojik anlamdaki mesafe çok daha iyi anlaşılmıştır (Önsoy, 1984: 8).

Bu dönemdeki bir diğer önemli gelişme Islah-ı Sanayi Komisyonu'dur. 1864-1873 yılları arasında faaliyet göstermiş olan Islah-ı Sanayi Komisyonu'nun amacı yerli sanayiye geliştirmek olmuştur. Komisyon, gümrük tarifelerini düzenlemek, sergiler düzenlemek gibi daha önceki uygulamaların devamlılığını sağlamış ve sanayi okulları açmıştır. Osmanlı'da sanayi alanındaki bilgi eksikliği ve kalifiye elemana duyulan ihtiyaç neticesinde sanayi mektepleri açılmaya başlanmıştır. İlk 1847 yılında açıldığı bilinen bu mekteplere gereken ilginin gösterilmemesinden dolayı kapanmış ve kimsesiz çocuklara pratik bilgiler veren küçük atölyeler olarak devam etmiştir. 1868 yılında ise Islah-ı Sanayi Komisyonu, İstanbul Sanayi Mektebi'ni kurmuş ve demircilik, marangozluk, dökmeçilik, makinecilik, mimarlık, terzilik ve kunduracılık gibi alanlarda eğitim verilmiştir. İlgiyi daha fazla arttırmak için öğrencilere burs ve iş yeri açma kredisi verilmiş ancak bu okul da beklentiyi karşılamamıştır (Önsoy, 1984: 9).

Komisyonun göze çarpan uygulamalarından biri esnafı şirketler halinde birleştirme çabası olmuştur (Martal, 1999: 282). Komisyon bu şekilde, esnafın imkanlarını bir araya getirerek makine ve hammadde ithal etmeyi, seri üretime geçmeyi, nitelikli eleman yetiştirmeyi, ürünlerin kalitesini ve satış fiyatını düzene sokmayı ve loncalardan sonra esnaf arasındaki yardımlaşma ve dayanışmayı yeniden sağlamayı amaçlamıştır (Martal, 1999: 283). Bu uygulamalar, 1860 sonrası ikinci dönemde özel teşebbüse ağırlık verildiğini göstermektedir. Bu kapsamda 1866 yılı ve sonrasında Şimkeşhane ve Klabdancı Şirketi, Saraçlar, Kumaşçılar, Dökmeçiler, Demirciler, Tabakçılar, Debbağcılar Şirketleri kurulmuş ve yeni kurulan bu şirketlere bir takım ayrıcalıklar da tanınmıştır. Bu şirketlerin dışarıdan ithal edecekleri makine, araç ve gereçlerin altı yıl boyunca damga ve gümrük vergisinden muaf tutulması, şirketlerde çalışan usta ve kalfaların eğitilmesi için okul açılması ve resmi dairelerin ihtiyaçlarını bu şirketlerden karşılaması gibi kararlar alınmıştır. Ancak devletin ekonomi politikasındaki istikrarsızlık nedeniyle bu komisyon 1873'te dağılmıştır (Önsoy, 1984: 9-11).

Tanzimat Dönemi'nde devletin sanayileşme yönündeki çabalarının dışında özellikle ikinci dönem özel sektör de oluşmaya başlamış ve fabrikalar kurmuştur (Seyitdanlıoğlu, 2009: 65). Her şeye rağmen bu dönemde yukarıda da bahsedilen nedenler dolayısıyla olumlu bir sonuç alınamamış ancak atılan adımlar bir sonraki döneme miras kalmış ve tecrübe olmuştur (Clark, 2006: 479).

Bu dönemde kurulmuş bazı fabrikalara bakacak olursak; aydınlatma amacıyla 1854 yılında Dolmabahçe Gazhanesi, 1864'te Nakkaştepe Gazhanesi, 1880'de Yedikule Gazhanesi ve 1891'de Hasanpaşa Gazhanesi kurulmuştur. 1863'te Paşalimanı Un Fabrikası, 1883'te Terkos Su Pompa istasyonu kurulmuştur. 1884'te Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası, 1893'te ise Yıldız Çini Fabrika-i

Hümâyunu kurulmuş, 1902’de Bomonti Bira Fabrikası kurulmuştur (Köksal & Ahunbay, 2006: 127-129). Bu fabrikalar bu dönemde kurulmuş fabrikaların hepsini yansıtmamakla birlikte İstanbul’da kurulmuş fabrikalardır. İstanbul dışında Anadolu’nun başka illerinde de fabrikalar kurulmuştur. Ancak kurulan fabrikaların yine büyük bir çoğunluğu İstanbul’da olmuştur.

1908 yılında II. Meşrutiyet’le birlikte Osmanlı’da sanayinin önemi daha fazla anlaşılmaya başlamıştır. Gazete ve dergilerde sanayileşme sorunu üzerine tartışmalar başlamış, sanayileşmeyi özendirmek adına çeşitli ayrıcalıklar verilmesi planlanmıştır. 1913 yılında Teşvik-i Sanayi Kanun-ı Muvakkatı, 1914 yılında ise Teşvik-i Sanayi Talimatnamesi yayınlanmış ve bu kanunlarla yeni kurulacak olan fabrikalara bir takım ayrıcalıklar tanınmıştır. Örneğin bu fabrikalar, ihtiyaçları olan araç-gereç, makine ve hammaddelelerin ithalatında vergiden muaf tutulmuştur. Ayrıca fabrikalara, arazi ve bina teminlerinde de devlet tarafından kolaylık sağlanmıştır (Toprak, 1985c: 1348-1350). Bu dönemde 1908 yılında Sabuncuzade Şakir Sabub Fabrikası, 1910’da Paşabahçe Tuğla ve Kiremit Fabrikası, 1913’te Silahtarağa Elektrik Fabrikası gibi önemli fabrikalar kurulmuştur (Köksal & Ahunbay, 2006: 127-129). Ancak Birinci Dünya Savaşı’nın başlamasıyla fabrikalar işlemez hale gelmiştir. Savaşa kadar olan dönemde ise özellikle II.Meşrutiyet’le birlikte sanayileşmeyle ilgili bilinç daha çok artmış, tekstil, gıda, inşaat malzemeleri alanında fabrikalar artış göstermiştir (Pamuk, 2021: 142-144). Savaşın başlamasıyla Osmanlı ekonomisi, kendi kendine yeterlilik, korumacılık, içe dönük sanayi ve milli iktisat politikaları benimsemeye başlamıştır (Pamuk, 2021: 163-164).

Tanzimat Dönemi’yle birlikte başlayan Osmanlı sanayileşme sürecinde kurulan fabrikaların büyük bir çoğunluğu İstanbul ve yakın çevresinde kurulmuştur. Deniz ya da dere kenarlarının tercih edildiği fabrika yer seçimlerinde, “deniz kenarında olması, işlenebilir topraklara sahip olması, korunaklı olması, demiryolu bağlantısına sahip olması, hizmet edeceği yere yakın olması” gibi etkenler önemli olmuştur. Bu anlamda Haliç, Boğaz ve Marmara kıyıları daha çok tercih edilmiştir. Özellikle korunaklı bir liman olarak Haliç, en çok tercih edilen yerler arasında olmuş ve tarihi 15. yüzyıla dayanan Haliç Tersaneleri gibi bir çok sanayi tesisi bu alanda kurulmuştur (Köksal & Ahunbay, 2006: 131).

3.2 Cumhuriyet Dönemi Sanayileşme Süreci (1923-1980)

Osmanlı Dönemi’nde başlayan tüm bu sanayileşme girişimlerinin bir çoğu başarısız olsa da tecrübe olarak Cumhuriyet Dönemi’ne miras kalmıştır (Bozdemir, 2011: 23). Bu tecrübe ve birikimle yoluna devam eden Cumhuriyet’le birlikte sadece siyasal değil mekânsal ve toplumsal bir yeniden yapılanma süreci yaşanmıştır. Cumhuriyetin hedeflediği modernite projesine bağlı olarak mekân ve sanayileşme alanlarındaki düzenlemeler bu dönemde oldukça önemli olmuştur (Türkün, Aslan , &

Şen, 2013: 48). Ekonomik kalkınmanın bu hedef doğrultusunda önemli olduğu düşünülmüş ve bu anlamda ulaşım ve altyapı yatırımlarına olduğu gibi sanayileşmeye de önem verilmiştir (Asiliskender, 2009: 154).

Bu dönemde özellikle 1923-1950 yılları arası sanayi politikaları için 1923 yılında düzenlenen İzmir İktisat Kongresi'nin önemli olduğunu söyleyebiliriz. Kongrede alınan kararlarda tarım destekli bir ekonomiyle sermaye birikiminin artırılması ve bu birikimin sanayiye aktarılmasını sağlamak amaçlanmıştır. Henüz özel sermayenin olmaması, devleti sanayileşme sürecinde başrol yapmıştır (Türkün, Aslan , & Şen, 2013: 48). Devlet her ne kadar başrolde olsa da özel girişimin sanayi için önemli olduğunun farkında olarak özel girişimi teşvik edici uygulamalarda bulunmuştur. Bunun için 1927'de Teşvik-i Sanayi Kanunu çıkarılmış, vergi muafiyeti ve devlet arazilerinden yararlanabilme gibi kolaylıklar sağlanarak özel girişim teşvik edilmeye çalışılmıştır. Ancak savaş sonrasında sıkıntılı zamanlar geçiren halk, sanayileşme çabasının gerisinde kalmıştır (Asiliskender, 2009: 155).

1920'li yıllar Türkiye için savaş sonrası hızlı bir toparlanma dönemi olmuştur. İmparatorluktan ulus-devlete geçişle birlikte yeni bir ekonominin temellerinin atılması istenen bu dönemde, demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiş, tarımda da bir büyüme gerçekleşmiştir. Savaş sonrası milli bir iktisat oluşturmaya çalışan hükümet, özel girişimi de desteklemiştir. Teşvik-i Sanayi Kanunu dışında özel sektörün gelişmesi amacıyla bu politikanın önemli simgelerinden biri İş Bankası olmuştur. Bu süreçte Türkiye ekonomisi savaşın yaşatmış olduğu sıkıntılar arasında toparlanmaya çalışırken dünya ekonomisi 1929 yılında bunalıma girmiştir. Lozan Antlaşması nedeniyle Türkiye için zaten sıkıntılı bir yıl olan 1929, dünya ekonomisinin de bunalım içinde olmasıyla birlikte hükümet, 1930'lu yıllarda ekonomide devletçiliği benimsemiştir (Pamuk, 2021: 175-191).

Özel girişimci yaratma çabaları 1920'lerde sonuç vermemiş, devlet 1930'larda girişimci olarak öne çıkmış ve devletçilik politikasıyla sanayi için yatırımlar yapmaya başlamıştır (Doğruel & Doğruel, 2019: 62). 1934 yılında Sovyet danışmanların da aracılık ettiği Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştır. Sovyetler Birliği'nin de katkısının olduğu bu plan doğrultusunda devletin sanayi yatırımları düzenlenmek istenmiş ve ithal ikameci sanayileşme başlamıştır. (Pamuk, 2021: 188). İlk sanayileşme planı başarılı olmuş ve hemen arkasından 1938 yılında İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştır. Özel girişimcilere de destekler içeren bu plan, İkinci Dünya Savaşı nedeniyle tamamlanamamıştır. Ayrıca savaşın yarattığı olumsuz ve belirsiz ortam nedeniyle de özel girişimciler yatırım yapmak konusunda çekinceli davranmıştır (Asiliskender, 2009: 156-157). İlk ve planlı sanayileşmenin temellerinin atıldığı bu dönemde “Sümerbank, Etibank gibi büyük devlet işletmeleri, yurdun çeşitli illerinde dokuma ve tekstil fabrikaları, demir-çelik sanayileri, selüloz ve kağıt sanayileri” kurulmuştur (Kılınçaslan, 1981: 217).

İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Türkiye tarafsızlık politikası izlemiş olsa da 1939-1945 yılları arası süren savaş boyunca daha çok askeri harcamalarda bulunmuştur. Bu durum ekonominin olumsuz etkilenmesine neden olmuş ve sanayi yatırımlarının hızı kesilmiştir. Genel olarak 1923-1950 yılları arasına bakıldığında sanayi yatırımlarının Anadolu'nun iktisadi canlanması hedefi doğrultusunda daha çok İstanbul dışına Kayseri, Bursa, Konya gibi illere yapıldığı görülmektedir (Asiliskender, 2009: 157). Aynı zamanda 1923 yılında İstanbul yerine Ankara'nın başkent yapılmasıyla da İstanbul bir durgunluk sürecine girmiştir. Ancak her şeye rağmen İstanbul, bu dönemde de sanayi, hizmet ve ticaret sektörlerinde hala tüm ülkenin en önemli kenti olma özelliğini kaybetmemiştir (Türkün, Aslan , & Şen, 2013: 48-49). 1923 yılında kurulan Paşabahçe İspirto ve İçki Fabrikası, 1926 yılında kurulan Yunus Çimento Fabrikası, 1930'da kurulan Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası ve 1934 yılında kurulan Paşabahçe Şişe ve Cam Fabrikası bu dönemde İstanbul'da kurulan önemli fabrikalardır (Köksal & Ahunbay, 2006: 127-129).

Sanayileşme süreciyle kurulan fabrikalar hem bulundukları bölgenin ekonomisine katkı sunarken hem de bölgenin sosyal yaşamının da canlanmasını sağlamışlardır (Doğruel & Doğruel, 2019: 62). Fabrikaların kurulması bu fabrikaların çevresinde yeni yerleşimlerin,ve işçilerin barınmasını sağlayacak yeni konutların yapılmasını gerektirmiştir (Türkün, Aslan , & Şen, 2013: 50). Aynı zamanda bu fabrikalar Cumhuriyet'in modernleşme projesinin mimarisi olmuştur. Sanayileşmiş modern kentler çevresinde yeni modern bir ulus kimlik inşa etmek isteyen Cumhuriyet, kurduğu fabrikalar ve işçi konutlarıyla mekânı yeniden üretmiştir (Asiliskender, 2009: 157-159). Ancak özellikle 1950'li yıllarda kentlerde nüfus artışıyla birlikte konut talebi artmış ve devletin sunduğu imkanlar yetersiz kalmıştır.

1930 yılında yaşanan bunalım sonrasında ABD ve Batı Avrupa ülkeleri, Keynesyen ekonomi modelini ve bu politikaya bağlı olarak ithal ikamesi yoluyla sanayileşme modelini benimsemeye başlamıştır (Pamuk, 2021: 224). Savaş sonrası değişen iktisadi modellerle birlikte Türkiye'de de özellikle 1950-1980 arası dönem, siyasetin değiştiği, çok partili yaşama geçildiği ve aynı zamanda kentleşmenin ve sanayileşmenin arttığı bir dönem olmuştur (Çavuşoğlu, 2016: 147). 1946 yılında Demokrat Parti'nin kurulması ve 1950'de yapılan genel seçimi kazanmasıyla birlikte Cumhuriyet Halk Partisi iktidarı son bulmuş ve Türkiye ekonomisi için de yeni bir dönem başlamıştır. Demokrat Parti ile birlikte ekonomik anlamda en önemli atılımlardan biri tarıma verilen önem olmuştur. Tarım kesimine verilen destek ve 1948-1950 yılları arasında Marshall Planı'nın sağladığı fonlar, özellikle de traktör ithalatıyla tarımsal üretimde bir artış yaşanmıştır (Pamuk, 2021: 226-227). Aynı zamanda karayolları ve büyük altyapı projelerine ağırlık verilen 1950'li yıllarda, sanayinin ihtiyaç duyduğu altyapı hizmetlerinde ilerleme sağlanmış ve ağır sanayi niteliğinde sanayiler kurulmuştur (Kılınçaslan, 1981: 217). 1950-1963 yılları arası döneme bakıldığında Türkiye'deki sanayi tesislerinin sayısında

%62,7 oranında bir artışın olduğu görülmüştür (Özgüç, 1987: 44). Demokrat Parti, bu yıllarda daha tarım ağırlıklı ve dış dünyaya açık bir politika izlemiş olsa da bu politikalar bir süre sonra istenilen sonucu verememiş ve iktisadi anlamda olumsuz sonuçlar doğurmuştur (Pamuk, 2021: 230-234).

Tarımda modernleşme aynı zamanda bu sektörde bir işgücü fazlasının oluşmasına yol açmıştır. Bu nedenle 1950'li yıllar iş bulmak ve kentlerde daha iyi imkanlara erişebilme düşünceleriyle kırdan kente yoğun bir göç sürecinin başladığı bir dönem olmuştur. Ancak bu yıllarda kentlere göç edenler, kentlerde henüz gelişmiş bir sanayi ve konut stoğunun olmaması nedeniyle istihdam ve barınma sorunu yaşamışlardır. Daha sonra kentin yeni yoksulları olarak adlandırılacak bu kesim, işsizlik sorununu enformel ve marjinal işlerde çalışarak çözmeye çalışırken barınma sorununu ise gecekondulaşma ile çözmeye çalışmıştır (Şengül, 2009: 122- 123). Bu göç dalgası ise birçok sektörde Türkiye'nin en önemli kenti olan İstanbul'da yoğunlaşmıştır. 1950 yılında bir milyonu aşkın bir nüfusu bulunan İstanbul, 1970'te üç milyon, 1995'te ise 9 milyon nüfusa ulaşmıştır (Keyder, 2013: 174).

1960'lı yıllara gelindiğinde 27 Mayıs 1960 darbesi Türkiye için bir dönüm noktası olmuş ve yeni bir birikim modelinin temeli atılmıştır. Bu yeni birikim modeli, özellikle döviz olmak üzere kıt kaynakların tahsisini ve gelirin yeniden bölüşüleceğini vaad etmiştir (Keyder, 2019: 178-181). Darbenin ardından kurulan Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) ile planlı bir kalkınma dönemi başlamış ve bu amaç doğrultusunda beşer yıllık kalkınma planları hazırlanmıştır (Çavuşoğlu, 2016: 159). Bu anlamda Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963'te uygulanmaya başlanmış ve iç pazara yönelik bir sanayileşme hedeflenmiştir. Bu arada 1965 seçimlerinde Adalet Partisi tek başına iktidara gelmiş ve dönemin başbakanı Süleyman Demirel özel sektörü destekleyen bir planlama anlayışıyla hareket etmiştir (Pamuk, 2021: 235-236). Kamu İktisadi Teşebbüsleri (KİT) ile özel sektöre sermaye aktarılmıştır (Türkün, Aslan , & Şen, 2013: 51).

Türkiye'de 1930'lu yıllarda uygulanmaya başlanan ve ithal edilen malların yerli sanayi tarafından üretilmesi anlamına gelen ithal ikameci sanayileşme 1960'lardan itibaren çok daha yoğun uygulanmaya başlanmıştır (Pamuk, 2021: 237). Karma ekonominin benimsendiği bu dönemde hem iç talebi canlandırmak hem de sanayiye dış rekabete karşı korumak hedeflenmiştir (Doğruel & Doğruel, 2019: 62). Planlı bir kalkınma içinde sanayileşme çabalarının yoğunlaştığı 1960'larla birlikte tüketime yönelik gıda ve tekstil gibi hafif sanayinin yanında demir-çelik, petrol-kimya gibi ara mallar ve buzdolabı, çamaşır makinesi gibi makine ve elektronik alanlarında üretim yapan sanayiler de kurulmuştur (Kılınçaslan, 1981: 217-218). Aynı zamanda Koç, Sabancı gibi büyük holdinglerin de sanayi kuruluşları bu dönemde büyümeye başlamıştır (Pamuk, 2021: 237).

Türkiye’de sanayi 1964-1982 yılları arasında da büyümeye devam etmiştir. 1964 yılında Türkiye genelinde 3012 büyük sanayi kuruluşu varken bu sayı 1982 yılında 9653’e ulaşmıştır. 1982’de bu sanayilerin ülke içindeki konumuna bakıldığında ise İstanbul’un %47,4’lük bir oranla diğer tüm alanlarda olduğu gibi sanayi alanında da Türkiye’nin en önemli kenti konumunda olduğu görülür (Özgüç, 1987: 55-57). Şükrü Aslan’ın (2021: 141) deyimiyle “İstanbul, her zaman Türkiye sanayileşmesinin lokomotif gücü olmuştur.” Sanayinin gelişmesi için belirli bir nüfus yoğunlu ve kentleşme düzeyinin olması gerekir. Sanayi kuruluşlarının maliyetlerini en aza indirmeleri için gelişmiş kentlerin altyapı ve hizmet olanakları önemli olmaktadır. Bu nedenle özellikle az gelişmiş ülkelerde bu tür gelişmiş kentler az olduğu için sanayi belirli gelişmiş kentlerde toplanır. Bu kentlerin olanaklarından yararlanan sanayi kuruluşları aynı zamanda bu kentlerin kalkınmasına yardımcı olur. Bu anlamda İstanbul, hem diğer kentlere göre gelişmiş altyapısı hem de konumu itibarıyla önemli bir sanayi kenti olmuştur (Kılınçaslan, 1981: 235-239). 1970’lere kadar İstanbul’un Beyoğlu, Eminönü, Bakırköy, Zeytinburnu, Kağıthane gibi ilçelerinde yoğunlaşan sanayi, 1970’lerde Boğaziçi Köprüsü ve çevre yollarının yapılmasıyla hem Avrupa hem de Anadolu yakasında başka ilçelerde de yoğunlaşmaya başlamıştır (Türkün, Aslan , & Şen, 2013: 57).

Türkiye’de 1960’lı yıllarda hızlı bir sanayileşme dönemi yaşanırken 1970’li yıllara gelindiğinde dünya ekonomisi bir bunalım dönemine girmiştir. 1970’lere kadar hakim paradigma olan Keynesyen ekonomi modeli bu yıllarda istikrarsızlaşmış ve yapısal bir krize girmiştir (Pamuk, 2021: 241). Özellikle Türkiye gibi ithal ikameciliği benimsemiş ülkeler bu krizden oldukça fazla etkilenelemiştir. İthal ikamesiyle dışa bağımlılığın azalması hedeflenirken ithalat harcamaları artmış ve Türkiye de bir durgunluk dönemine girmiştir (Türkün, Aslan , & Şen, 2013: 55-56). Ancak 1980’li yıllarda neoliberal ekonomi politikalarının benimsenmesiyle tüm dünyada yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.

3.3 Neoliberal Kent Politikalarının İstanbul’a Yansımaları

1970’li yıllara kadar etkisini sürdüren Keynesyen ekonomi politikaları, bu yıllarda dünya ekonomisinde yaşanan durgunluk nedeniyle yeterli olmamaya başlamıştır. İngiltere’de Margeret Thatcher ve ABD’de Ronald Reagan yönetimlerinin başa gelmesiyle Keynesyen modelden vazgeçilmiş ve neoliberal ekonomi politikaları uygulanmaya başlanmıştır (Pamuk, 2021: 263). Türkiye’de ise süreç 1980 yılında alınan 24 Ocak kararları ve yine aynı yıl 12 Eylül’de gerçekleşen askerî darbe ile başlamıştır (Çelik & İsmihan, 2019: 236). IMF ve Dünya Bankası’nın geç sanayileşmiş ülkelere empoze ettiği bir uygulama olan 24 Ocak kararlarıyla (Türkün , Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2013: 79) ithal ikameci ekonomi modelinden ihracata dayalı ve odağında özel sektörün olduğu bir ekonomi modeline geçilerek dünya ekonomisiyle benzer bir politika sürdürölmek istenmiştir (Çelik

& İsmihan, 2019: 236). 12 Eylül 1980 darbesiyle de siyasal hareketlenme sona erdirilmiş ve toplumsal muhalefet bastırılarak neoliberal politikaların uygulanması için gerekli olan siyasi ortam yaratılmıştır (Şengül, 2009: 137).

Türkiye, 1980'lere kadar ithal ikameci sanayileşme sürecindeyken bu yıllardan sonra neoliberal ekonomi politikalarını benimsemiştir. Tüm dünyada yükselen bir ekonomik model olan neoliberalizm, dünya ekonomisiyle bütünleşmek isteyen Türkiye için bir tercihten ziyade zorunluluk olmuştur (Çavuşoğlu, 2016: 187). 1980'lerden itibaren tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de ekonomik, sosyal ve mekânsal anlamda büyük dönüşümler yaşanmaya başlamıştır. Aktif sanayileşme politikasından vazgeçilmiş, özelleştirmeler çoğalmış, devlet sanayi ve hizmet alanlarındaki yatırımlarını azaltmış, yerel yönetimlere geniş yetkiler verilmiş ve sermaye daha çok turizm, finans ve inşaat sektörlerine kaymıştır (Türkün , Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2013: 80-81). Özellikle bu dönem başlayan sanayisizleşme süreciyle birlikte üretim yerine rant odaklı bir anlayış benimsenmiş ve sermaye kentlere yönelmiştir. Neoliberal kentleşme sürecinin başladığı 1980 ve sonrasında kentlerin kullanımı ve üretiminde sermaye belirleyici olmuş, kamusal mallar özelleştirilmiş ve kent mekânı rant odaklı dönüştürülerek metalaştırılmıştır (Uzunçarşılı Baysal, 2011: 35). Sermaye birikiminin en önemli aktörü olan kent mekânı, daha fazla rant sağlamak, büyük sermayeyi kente çekmek amacıyla büyük kentsel projelerin hedefi olmuştur (Türkün & Kurtuluş, 2016: 15). Tüm dünyada “küresel kent/dünya kenti” gibi kavramlar bu dönemde ortaya çıkmış ve İstanbul'a dair kentsel politikaların belirlenmesinde ve bu politikaların meşrulaştırılmasında yine bu söylemler etkili olmuştur. Bu anlamda 1980'li yıllardan sonra iktidara gelen tüm merkezi ve yerel otoriteler özellikle İstanbul'da küresel kent söylemi üzerinden bir çok proje üretilmesini ve hayata geçmesini sağlamıştır (Öktem, 2016: 25,39).

Türkiye'de 1983 yılında yapılan genel seçimlerde Anavatan Partisi (ANAP) tek başına iktidara gelmiş ve Başbakan Turgut Özal olmuştur. Neoliberal politikaları benimseyen Özal ile birlikte Batı'da “Thatcherizm, Reaganizm” olarak belirmiş neoliberalizm, Türkiye'de de bir anlamda “Özalizm” olarak yaşanmıştır (Çavuşoğlu, 2016: 182). Genel seçimlerden bir yıl sonra 1984 yılında yerel seçimler yapılmış ve İstanbul Belediye Başkanı Bedrettin Dalan olmuştur. Özal ve Dalan neoliberal kent politikaları çerçevesinde İstanbul'da mekânı yerniden üretmişlerdir. Girişimci kent yönetimi anlayışını benimseyen Dalan, dünya kenti söylemi üzerinden büyük sermaye gruplarına yönelik projeleri dönem boyunca uygulamıştır. Özal ve Dalan neoliberal kent politikalarını yoğun bir şekilde uyguladıkları İstanbul için söylemlerinde “İstanbul'u Ortadoğu'nun Beyrut'u yapacaklarını” dile getirmişleridir (Öktem, 2011: 25-26).

1982 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası, “turizm merkezleri” uygulamasını başlatmış ve özellikle İstanbul için tahrip edici mekânsal müdahaleler gerçekleştirilmiştir. Bu yasayla birlikte kentin orman ve kıyı alanları gibi rantın yüksek olduğu alanları turizm alanı ilan edilerek turizm teşvik edilmeye çalışılmıştır. “Yasaya göre devletçe teşvik edilmesine karar verilen yatırımlar için seçilen arsa ya da araziler, imar planlarındaki ya da mevzuattaki konumu ve yapılaşma koşulları ne olursa olsun, Turizm Bakanlığı’nın teklifi ve Bakanlar Kurulu Kararıyla turizm merkezi” ilan edilebilmiştir (Ekinci, 2000: 60). Bu yasaya dayanarak 1982 ve 1989 yılları arasında kentlerin nitelikli alanlarını tahrip edip sermayeye açan toplam 142 alan turizm alanı olarak ilan edilmiş ve bu alanların 37’si İstanbul’da yer almıştır (Türkün , Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2013: 91).

ANAP döneminde planlama yetkileri belediyelere verilmiş ve Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kaldırılmıştır. Büyükşehir yönetim modelinin getirildiği bu dönemde İstanbul içinde Nazım plan yapma, onama ve uygulama yetkileri Büyükşehir Belediyesi’ne aktarılmıştır (Türkün , Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2013: 90-91). Böylelikle yapılı çevre üretimi açısından bir engel olarak görülen Nazım Plan anlayışı yerine belediyelerin keyfi uygulamalarının önü açılmıştır. Kent içindeki planlama, kamu yararından çok sermaye için alan açmanın aracı olmuştur (Öktem, 2011: 26). İstanbul’un sermaye için bir çekim merkezi olması gerektiğini savunan Dalan yönetimi, gökdelenler, otoyollar, lüks eğlence merkezleri ve konutlarıyla uygun bir yapılı çevrenin oluşturulması amacıyla hareket etmiştir. Yabancı sermayenin kente girmesini istenen Anavatan Partisi döneminde, Büyükdere-Maslak aksında ve Altunizade-Kozyatağı’nda iş merkezleri oluşturulmaya çalışılmıştır (Öktem, 2016: 45-50).

Özellikle 1950’den sonra sanayileşme hedefi doğrultusunda oluşturulan politikalar, 1980’li yıllara gelindiğinde etkisini yitirmiş ve sanayileşme alanında daha “pasif politikalar” benimsenmeye başlanmıştır (Doğruel & Doğruel, 2019: 62). 1980 öncesinde kaynaklarını sanayileşmeye ayıran devlet, 1980 sonrasında bu kaynakları daha çok kent mekânının sermaye odaklı yeniden üretimi için kullanmıştır (Balaban, 2015: 61). Sanayi yatırımları yerine finans, turizm ve inşaat sektörlerine ağırlık verilmiş ve bu durum 1985-1989 yılları arasını kapsayan Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda da kendini göstermiştir (Türkün , Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2013: 80). ANAP iktidarında ağır sanayinin kent dışına taşınması, kent merkezlerinde boş kalan sanayi alanlarının rant odaklı dönüştürülmesi, özellikle tarihi yarımada bulunan sanayi faaliyetlerini keserek burayı bir turizm merkezine dönüştürme çabaları dönem boyunca etkili olmuştur (Keyder & Öncü, 1993 akt. Öktem, 2011: 26).

Sanayinin desantralizasyonu İstanbul’un gündemine 1960 Doğu Marmara Bölge Planı ile girmiş, 1970’lerde başlamış ve 1980’lerde hızlanarak devam etmiştir. Sanayinin kent dışına taşınmaya başlamasıyla kent içinde Tuzla, Küçükçekmece gibi merkezden biraz daha uzak yerlerde Organize

Sanayi Bölgeleri (OSB) oluşmaya başlamış ve buralarda sanayi üretimi devam etmiştir. Özellikle 1990'lara gelindiğinde İstanbul'da hizmet sektöründe artış ve imalat sanayinde düşüş yaşanmasına rağmen sanayinin önemi İstanbul için devam etmiş ve ülke için en önemli sanayi merkezi olma özelliği henüz kaybetmemiştir (Türkün , Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2013: 88-92).

Özal ve Dalan dünya kenti söylemiyle kentin merkezini sanayiden arındırmaya çalışmış bu anlamda özellikle Haliç ve çevresi bu amaç doğrultusunda mekânsal dönüşüme uğramıştır (Çavuşoğlu & Strutz, 2018: 205). Haliç Çevre Nazım İmar Planı uygulamasıyla Haliç ve Tarihi Yarımada'daki sanayi İkitelli, Zeytinburnu, Kazlıçeşme ve Kurtköye taşınmıştır (Öktem, 2011: 28). Konumu itibariyle çok fazla sanayi yapısını barındırmış olan Haliç kıyıları 1980'lerden itibaren sanayisizleştirme politikalarının hedefi olmuş ve boşta kalan sanayi yapıları yıkılmış ya da sermaye odaklı yeniden işlevlendirilmiştir. Hem konumu hem güzelliği nedeniyle rant potansiyeli yüksek olan Haliç'te, 30.000 bina yıkılıp sahil şeridi ağaçlandırılıp otoyol yapılmıştır. Beş yıldızlı oteller, gökdelenler ve kongrelere ev sahipliği yapmaya başlayan yılların sanayi ve işçi merkezi, İstanbul'un turizm endüstrisine hizmet eden bir vitrine dönüştürülmeye çalışılmıştır (Öncü, 2020: 87).

Bu arada 1980'ler boyunca kırdan kente göç de devam etmiş ve gelenler kentin tarihi çöküntü alanlarında yerleşmiş ve çıkarılan imar aflarıyla gecekondulaşma hızla devam etmiştir (Öktem, 2011: 30). Arsa spekülasyonunu tetikleyen kentsel politikalarıyla ANAP, lüks kentsel dönüşüm projeleri, yarattığı finans merkezleri, kentin tarihi, kültürel ve doğal alanlarını gözetmeden rant odaklı projeleriyle döneme damgasını vurmuş ve büyük tepkilerle karşılaşmıştır. Artan tepkiler sonrasında ANAP dönemindeki usulsüzlüklerle mücadele edeceğini vaat eden Sosyal Demokrat Halkçı Parti (SHP), 1989 yılında yapılan yerel seçimlerde İstanbul ve diğer birçok kentte başarılı olmuştur. İstanbul'un yeni belediye başkanı Dalan yerine Nurettin Sözen olmuş ve bu dönemde SHP, ANAP'ın başlatmış olduğu büyük kentsel dönüşüm projelerini inceleme altına alıp soruşturma açmıştır. Sosyal politikalarla bütünleştirmeye çalıştığı ve ANAP'ın küreselleşme projesinden farklı tanımladığı küreselleşme projesiyle SHP, başarılı olamamış ve 1994 yerel seçimlerini kaybetmiştir (Öktem, 2006: 57).

1994 yılında yapılan yerel seçimlerde İstanbul ile birlikte Ankara, Diyarbakır gibi illerde Refah Partisi (RP) başarılı olmuş, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı ise Recep Tayyip Erdoğan olmuştur (Türkün , Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2013: 100). İşsizlik, açlık, adil yönetim gibi kavramlar üzerinden bir propagandayla seçimlere giren Refah Partisi, daha çok yoksul kesim tarafından desteklenmiştir. Temelde İslami bir siyaset izleyen Refah Partisi'nin küreselleşme söylemi ise Türk ve İslami değerlerle sentezlenmiştir. Refah Partisi yönetimi kendilerinden önceki iktidarlar gibi İstanbul'un dünya kenti statüsüne kavuşması gerektiğini savunmuştur. İslami olarak da İstanbul'u

ayrıcalıklı bir yerde konumlandırıran partiye göre Türkiye'nin geleceği için İstanbul'un bu statüye kavuşması oldukça önemli görülmüştür (Öktem, 2016: 55-58). Bunun için 1995 tarihli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Planı'nda "tarihi kent dokusu korumak, uluslararası ölçekte spor, kültür, ticaret ve servis alanları düzenlemek, kültürel ve sosyal aktiviteleri iyileştirmek, uluslararası konferans, kongre, sanat ve kültür merkezleri yaratmak, müze ve arşiv merkezleri açmak, turizm potansiyelini geliştirmek, uzmanlaşmayı cesaretlendirmek, rekreasyon ve turizm alanlarının kalitesini iyileştirmek, sanayiye kent merkezinin dışına taşımak, hizmet sektörünün gelişmesini desteklemek, ulaşım ve iletişim sistemini iyileştirmek ve merkezi iş alanını geliştirmek" gibi politikalar önerilmiştir (Öktem, 2016: 58).

Refah Partisi 1998'de laikliğe karşı politikaları olduğu gerekçesiyle kapatılmış ve 1999'da Fazilet Partisi adıyla yeniden kurulmuştur. Bu arada İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olan Recep Tayyip Erdoğan, yapmış olduğu bir konuşmasındaki ifadelerinden dolayı suçlu bulunup tutuklanmış ve yerine Ali Müfit Görtuna geçmiştir. Görtuna 1999 yılında yapılan yerel seçimleri kazanarak İstanbul'da belediye başkanlığı görevine devam etmiştir (Öktem, 2016: 60). Erdoğan döneminde benimsenen kentsel politikalar Görtuna döneminde de devam ettirilmiştir. 1999 yılında yayınlanan "İstanbul İçin Büyük Dönüşüm Projeleri" raporu 1995 yılında Erdoğan döneminde hazırlanan İstanbul Metropolitan Alt Bölge Nazım Planı'nda önerilen politikaları tekrar vurgulamış ve farklı olarak Nazım Plan'da vurgulanan 2010 hedefi yerine 2023 yılı hedef alınmıştır. "Zeytinburnu Kentsel Dönüşüm Projesi, Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Projesi, Haydarpaşa Kentsel Dönüşüm Projesi, Miniaturk, Feshane, Formula 1, Fransız Sokağı, Haliç Kültür Vadisi, Rahmi Koç Müzesi, Kadir Has Üniversitesi, Söğütözü Kültür Merkezi" Görtuna döneminde hazırlanmış projelerdir. Ancak 1999 depremi, 2000-2001 krizleri gibi nedenlerle bu projelerin sadece bir kısmı hayata geçebilmiştir (Öktem, 2011: 32-33).

Fazilet Partisi 2001 yılında tekrar kapatılmış ve kendi içlerinde çıkan bir iç çatışma sonrasında gelenekselciler ve yenilikçiler olarak ayrılmış ve yenilikçiler Adalet ve Kalkınma Partisi'ni (AKP) kurmuştur (Öktem, 2011: 33). AKP 2002 yılında yapılan genel seçimleri kazanmış ve Recep Tayyip Erdoğan Başbakan olmuştur. 2004 yılında yapılan yerel seçimlerde de İstanbul'da başarılı olan AKP ile birlikte yeni belediye başkanı ise Kadir Topbaş olmuştur. 2002'den itibaren iktidarı elinde tutan AKP, 2004'ten 2019 yılına kadar da İstanbul Büyükşehir Belediyesi yönetiminde bulunmuştur. Parti programında "devletin desantralizasyonu, yeni bir devlet toplum ilişkisi kurgusu, katılımcı demokrasi modeli, rekabetin ve piyasanın kutsanması, özelleştirmelere hız verilmesi, sivil toplumun güçlendirilmesi, iyi yönetişimin geliştirilmesi, beşeri sermayenin iyileştirilmesi, vatandaşlar arasında sosyal dayanışmanın arttırılması" gibi politikaları bulunan Adalet ve Kalkınma Partisi, büyük kentsel dönüşüm projelerine çok önem vermiş ve "Türkiye'nin vitrini" olarak gördüğü İstanbul'u dünya kenti yapmanın Türkiye için oldukça önemli olduğunu savunmuştur (Öktem, 2006: 59).

2004 ve 2005 yıllarında çıkarılan kanunlarla yerel yönetimlerin yetkilerinin arttırıldığı AKP döneminde, Topbaş'ın 2004 yılında yerel seçimleri kazanmasıyla İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi (İMP) kurulmuştur. İstanbul özelinde planlar yapan bu merkez, Çevre Düzeni Planı hazırlamış ve bu plan İstanbul'un "küresel ölçekte rekabet edebilen, yüksek yaşam kalitesine sahip bir bilgi toplumu" haline dönüştürmek amacıyla "yapısal dönüşüm" sürecinden geçmesi gerektiğini vurgulamıştır. Yeni bir küresel İstanbul profilinin oluşturulmaya çalışıldığı bu dönemde bu amaç doğrultusunda kentsel dönüşüm projeleri yoğunluk kazanmıştır (Aksoy, 2019: 31). Asu Aksoy'a göre (2019: 31) özellikle 2000'li yıllardan sonra İstanbul için sık sık tekrarlanan ve uygulanan kentsel dönüşüm projeleri vizyonunun temelleri bu dönemde atılmıştır.

2001 ekonomik krizi sonrası tek başına iktidara gelen AKP'nin krize karşı verdiği tepki inşaat sektörü olmuştur. İnşaat sektörü üzerinden ekonomik büyüme sağlamaya çalışılan bu dönemde çıkarılan çeşitli yasalarla gayri menkul piyasası önündeki engeller kaldırılmış ve bir inşaat patlaması yaşanmıştır. Bu anlamda özellikle 1984 yılında kurulmuş olan Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ) ve kentsel dönüşüm projeleri önemli roller üstlenmiştir (Kuyucu, 2020: 127-128). Kuruluş amacı özellikle yoksul kesime konut sağlama olan TOKİ'nin yetkileri 2003 yılından bu yana genişletilmiş ve kamusal arazilerin kontrolünü ele geçirmiştir. Bununla birlikte özel mülkleri kamulaştırma yetkisi de alan TOKİ, birçok kentsel dönüşüm projesine imza atmakla beraber emlak piyasasının en önemli aktörü haline gelmiştir. Kuruluş amacından sapan bu kurum daha çok orta sınıfa konut üretmiş, yoksul kesim için konut sorununa çare olmamakla birlikte uyguladığı küçük ya da büyük ölçekli birçok kentsel dönüşüm projesiyle yapıli çevre üretiminin en büyük aktörü olmuştur (Çavuşoğlu & Strutz, 2018: 207).

Osman Balaban'a göre (2021: 17-21) iktidarların inşaat sektörünü desteklemeleri ne yeni bir uygulamadır ne de Türkiye'ye özgüdür. İnşaat sektörü ekonomik büyüme üzerinde etkili olduğu düşüncesiyle genel anlamda tercih edilen bir sektördür. Türkiye'de de 1980'lerden itibaren gündemde olan bu sektör, hem ekonomik hem de siyasi bir amaca hizmet etmektedir. Öncelikle bu sektör diğer ekonomik sektörlerle bir alışveriş içerisinde ve bu durum inşaat sektöründe bir büyüme sağladığı gibi diğer sektörlerinde büyümesini olumlu yönde etkilemektedir. Aynı zamanda büyüyen inşaat sektörü belli bir istihdam sağlayarak işsizliğin azalmasında da etkili olabilmektedir. Ancak sektörün kontrolsüz büyümesi de ciddi krizlere yol açabilmektedir.

Türkiye'de inşaat sektörü ilki 1980'lerde ANAP döneminde ikincisi ise 2000'lerde AKP döneminde olmak üzere iki önemli büyüme dönemi yaşamıştır. İnşaat sektöründeki büyüme iktidarlar için sadece ekonomik değil siyasal anlamda da bir çıkar elde etmesini sağlamıştır. Güçlü bir kitlesel destek ile başa gelen bu iki parti, toplumun geniş kesimini memnun edecek politikalara yönelmiş ve bu

kesimin kentsel rantlardan pay almasını sağlayarak bir memnuniyet sağlamıştır. Özellikle birinci dönem çıkarılan imar afları ve ikinci dönem çıkarılan ve kentsel dönüşümün önündeki engelleri kaldırmayı hedefleyen yasal ve yönetsel düzenlemelerle hem inşaat sektörü büyümüş hem de özellikle yoksul kesimin kentsel rantlardan pay almasını sağlayarak bu kesimlerin desteğinin alınması amaçlanmıştır. Bu anlamda her iki büyüme döneminde de devlet bizzat önemli bir rol oynamıştır (Balaban, 2015: 67-70). Balaban’a göre (2015: 68) inşaat sektöründeki büyümenin hedeflenmesinin üç amacı bulunmaktadır. Bunlar; “siyasetin kitlesel destek ve taban oluşturması, reel ücretlerdeki kaybın rant ile telafi edilmesi, kısa dönemli kaynak ve finansman ihtiyacının karşılanmasıdır”.

AKP’nin 2000’li yıllarda 2001 krizine karşı uygulamış olduğu inşaata dayalı büyüme stratejisi özellikle İstanbul’da limitleri oldukça zorlamış ve yeni alanların ranta açılmasını zorunlu kılmıştır. Bu anlamda AKP’nin bu stratejisi daha önce metalaşmamış yeni kentsel alanların yani “binaların altındaki ve üstündeki mekânlar yani yeraltı ve gök, askerî alanlar, eski sanayi siteleri, hastane, okul, üniversiteleri de kapsayan kamu arazileri, şehrin etrafındaki orman arazileri, tarihi mahalleler ve gecekondulu mahalleleri” gibi tüm alanların metalaştırılmasını içermiştir (Çavuşoğlu & Strutz, 2018: 206). Çavuşoğlu’na göre (2021a: 140) metalaşmamış mekan kavramının 4 temel biçimi vardır;

“Bunlardan birincisi doğal varlıkların sermayeleştirilmesi başlığı altında toplanabilecek olan tarım, orman, kıyı gibi kamusal alanların yapılaşmaya açılmasıdır. İkincisi devletin mülkiyetinde ya da tasarrufunda bulunan alanların kullanımının satış, devir, tahsis vb. yollarla özelleştirilmesidir. Üçüncü biçim acil kamulaştırma, kentsel dönüşüm gibi yasal araçlarla mülkiyete el koyma ve düzenleyerek yeniden dağıtma yöntemidir. Dördüncü biçim ise ayrıcalıklı imar haklarıyla donatılmış bir kentsel arsanın çeşitli finansman modelleri ile geliştirilerek yüksek rant üretir hale getirilmesidir.” (Çavuşoğlu, 2021a: 140)

O güne kadar metalaştırılmamış mekânların metalaştırılması, bu durum önünde engel teşkil eden yasaların değiştirilmesini gerektirmiştir. Bu anlamda bazı yasal değişikliklere gidilmiş ve bu konu hakkında çıkarılan yasalardan en önemlisi 2005 yılında yürürlüğe giren 5366 sayılı “Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun” olmuştur (Çavuşoğlu & Strutz, 2018: 206). 5366 sayılı yasaya dayanarak yerel yönetimlere mülk sahibinin onayı olmadan kamulaştırma yetkisi verilmiş, acele kamulaştırmanın önü açılmış ve yasa kapsamına giren alanlarda yenileme haricinde daha büyük projelerin yapılabilmesine imkan tanınmıştır. Tarihi sit alanlarında geçerli olan bu yasa, İstanbul’da birçok mahallenin yenileme kapsamına girmesine neden olmuş ve bu mahallelerin, projeler kapsamında tarihi ve kültürel yapıları tahrip olmuştur. Kentsel yenileme projeleri kapsamında İstanbul’da ilk olarak Sulukule yenileme alanı

olarak ilan edilmiş ve “Tarlabası, Süleymaniye, Yalı, Fener ve Balat” gibi tarihi mahalleler de sonrasında yenileme kapsamına alınmıştır (Kıyak İngin & İslam, 2015: 167-168).

2004 yılında 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ve 2005 yılında 5393 sayılı Belediye Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanunlarla yerel yönetimlerin yetkileri arttırılmış ve kentsel dönüşüm projeleri uygulama yetkisi verilmiştir (Balaban, 2015: 66). 5366 sayılı kanunla ise yerel yönetimler kentin tarihi miras alanlarına yenileme kapsamında planlama yapma yetkisi almıştır. Hem TOKİ hem de özel yatırımcılarla iş birliği içinde olan belediyeler, bu tarihi alanları istedikleri gibi dönüştürebilmektedir (Aksoy, 2019: 37). Bu durum imara konu edilen bu tarihi miras alanlarındaki mahallelerde yaşayanlar için yerlerinden edilme tehlikesi barındırmakla beraber bu tarihi alanların da soylulaştırılmasına neden olabilmektedir.

Bu sürecin en önemli ve çarpıcı aşamalarından biri ise 2012 yılında yürürlüğe giren “Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun” olmuştur. Kısaca Afet Yasası olarak bilinen bu yasa, “depreme ve afet riskine karşı dayanıksız konut ve yapıların yıkılarak yenilenmelerini” öngörmektedir (Aksoy, 2019: 33). Afet Yasası’yla birlikte bir kentsel alanın riskli alan olarak belirlenmesi, burada yaşayan ve mülkü olan sakinler açısından 3 seçeneği zorunlu kılmıştır: “Mülklerini belirlenen bedelden satıp mahalleden gitmek, yıkım ve yeniden inşaya dayalı yeni pahalı projede yer alabilmek için uzun süreli borçlanmak veya daha az metrekareye razı olarak projede küçük bir hisse ile yer almak” (Çavuşoğlu, 2021b: 88). Kentsel dönüşümü meşrulaştıran bir araç olarak karşımıza çıkan Afet Yasası’yla bir çok alanda dönüşüm projeleri çoğalmış, hızlanmış ve gayrimenkul piyasası daha da canlanmıştır.

Kentsel dönüşüm projeleri toplumun tüm kesimleri tarafından olumlu karşılanmayabilir ve bu nedenle bu projelerin meşru bir zeminde açıklanması gerekir. Siyasetçiler medya aracılığıyla bu projelerin kamu yararı adına yapıldığını belirtirken aynı zamanda projelerin uygulanacağı gecekondular mahalleleri ya da atıl halde kalmış eski sanayi yapıları çöküntü alanı olarak ifade edilmektedir. Daha çok suçla bütünleştirilen bu çöküntü alanları için kentsel dönüşüm projeleriyle bu sorunun üstesinden gelineceği söylenir ve bu şekilde projeler meşrulaştırılır. 1950’li yıllarda başlayan ve artarak devam eden kentlere göç ile yeni gelenler için bir barınma sorunu ortaya çıkmış ve devletin bu soruna müdahale etmemesiyle beraber göç edenler kendi imkanlarıyla evlerini kurmuş ve gecekondular mahalleleri oluşmuştur. Sanayi ve gecekondular için hazine arazilerine yerleşebilme avantajı sağlanmış hem sanayileşme teşvik edilerek maliyet düşürülmüş hem de sanayilere emek gücü sağlanmıştır. Emek pazarına en yakın yerlerde kurulan ve daha çok tarihi kent merkezlerinde yer alan bu gecekondular mahalleleri altyapısız arazilerdir ve göçmenler bütün imkanlarıyla buraları bir yaşam alanına çevirmiştir (Kurtuluş, 2012: 49-51). Daha sonra çeşitli nedenlerle yapılan her göç durumunda

gelen yoksul göçmenler ya bu gecekondu mahallelerine yerleşmiş ya da kentin diğer “terkedilmiş” alanlarında kendilerine bir yaşam alanı kurmuşlardır. 1980’lerde başlayan sanayisizleşme süreciyle sanayi kent dışına taşınmış ve hem sanayi yapılarının hem de kent içindeki gecekondu mahallelerinin işlevsiz kalmış ve rant potansiyeli yüksek bu bölgelerin yeni kullanıma açılması sözkonusu olmuştur (Keyder, 2019: 131). Bugün geline nokta rant potansiyeli yüksek yerlerde kalan ve çöküntü alanı olarak tariflenmeye başlanmış bu mahalleler, çalışan yoksullardan oluşan yoksullaşmış kent mekânlarıdır (Adaman & Keyder, 2005: 22-23). Günümüzde suçla ilişkilendirilen çöküntü alanları için yenileme ve kentsel dönüşüm projeleri çöküntünün ortadan kaldırılması için en iyi çözüm olarak gösterilir. Böylelikle yapılan müdahalenin sorgulanmadan kabul edilmesi ve meşru kılınması amaçlanır. Çöküntü alan söyleminden nasibini alan ve önemli bir rant potansiyeline sahip olan Tarihi Yarımada’da bu anlamda her türlü kentsel dönüşüm projesine açık hale gelmiştir (Erkilet, 2013: 80-86). Yenileme kapsamında uygulanan lüks projeler planlı olmasa dahi bu yerleşim yerlerinin soylulaşmasına neden olmuş ve buralarda yaşayan insanlar yerlerinden edilip kentin çeperlerine taşınmak zorunda kalmıştır. Projelerin kimseyi yerinden etmeyeceği idari yönetimler tarafından belirtildikçe proje sonunda gayrimenkul fiyatlarındaki artışı karşılayamayan yoksul kesim taşınmak zorunda kalır ve bu durum mekânsal dışlanmanın en açık ifadesini oluşturur. Örneğin yenileme projelerinin ilk örneklerinden olan Sulukule Yenileme Projesi’yle beraber bu bölgede yaşayan Romanlar yerlerinden edilmişlerdir.

2011 Seçim Beyannamesi’nde hedeflerinden birinin “marka şehirler” yaratmak olduğunu belirten AKP, bu anlamda özellikle Türkiye’nin vitrini olarak gördüğü İstanbul’u bu hedef doğrultusunda dönüştürmüş ve birçok büyük ölçekli kentsel projeye imza atmıştır. Sermayeyi kentlere çekmek adına uygulanan bu projeler AKP tarafından “prestij projeleri” ya da “çılgın projeler” olarak da adlandırılır ve bu projeler İstanbul’u diğer küresel kentler arasında öne çıkarmak ve marka kent yaratmak amacıyla kullanılır (Yalçın vd. 2019: 56). Küresel pazarda İstanbul’u bir marka yapacağı düşünülen bu mega projelerden bazıları şu şekildedir: Marmaray Tüneli Projesi, Üçüncü Uluslararası Havaalanı, Üçüncü Boğaz Köprüsü, Kanal İstanbul, Galataport (Salı Pazarı ve Kruvaziyer Limanı Projesi), Haydarpaşa Port (Haydarpaşa Garı ve Limanı Dönüşüm Projesi), Haliç Port (Tersane İstanbul Projesi), Zorlu Center, Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi.

Ormanlık alanların imara açılmasını içeren 2B yasası, derelerin ticarileşmesine neden olan HES projeleri ve yayla, mera, kışlak gibi alanların da imara açılmasıyla birlikte metalaşmamış alan kalmadığını söylemek yanlış olmayacaktır. (Çavuşoğlu, 2016: 237). Çıkarılan yasalarla birlikte ihtiyaç olanın çok üzerinde alan imara açılmış ve bu alanlarda yerel yönetimler, TOKİ ve sermaye ortaklığında kentsel dönüşüm projeleri planlanıp uygulanmıştır. Neoliberal kent planlamasıyla daha çok üst sınıfa hitap eden alışveriş merkezleri, kapalı lüks konut siteleri, lüks oteller ve iş merkezleri

gibi tüketim odaklı mega projeler üretilmiştir. Bu büyük ölçekli kentsel projeler aslında bir anlamda Lefebvre'in tarif etmiş olduğu "soyut mekânın üretim pratikleri"dir. Kentin markalaşmasının ve pazarlanmasının bir aracı olan bu projelerin, devlet tarafından özel sermayeye tahsis edilen kamu arazileri üzerinde yapılması ve kamu yararından çok belli bir kesimin çıkarına hizmet etmesi ise bu sürecin en önemli boyutunu oluşturur. Siyasetçiler tarafından projelerin kamu yararına hizmet edeceği sık sık belirtilse de projelerin maliyetleri ya da oluşturacağı çevresel sorunlardan bahsedilmez (Penpecioglu, 2021: 172-177).

Türkiye'nin önemli bir sanayi üretim merkezi olan İstanbul'un kullanım değeri değil değişim değeri ön plana çıkmış ve rant odaklı dönüşümün merkezi olmuştur. Bu anlamda özellikle tarihi mekânlar önemli bir yerde durmuştur. İstanbul'da sanayinin kent dışına taşınmasıyla özellikle çok erken tarihlerde kurulmuş ve kent merkezlerinde kalan sanayi yapı ve alanları zamanla atıl halde kalmıştır. Yapı ve konumları nedeniyle rant potansiyeli yüksek bu yapılar da zamanla neoliberal kent politikalarından nasibini almıştır.

Sonuç itibarıyla İstanbul'da 1984-2004 yılları arasında iktidara gelen tüm yerel yönetimler kendi küresel kent söylemini üretmiş ve kenti bu söylem doğrultusunda dönüştürmüştür (Öktem, 2016: 62). Kent toprağı metalaştırılmış, rant odaklı projelerle sermayenin hedefi haline gelmiş ve değişim değeri odaklı bir soyut mekân yaratılmıştır.

3.4 İstanbul'daki Endüstri Mirasının Neoliberal Kent Politikaları Ekseninde Dönüşümü

Türkiye'de sanayileşme süreci 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde başlamış ve bu sürecin en yoğun yaşandığı yer İstanbul olmuştur. Sanayileşme sürecinin Cumhuriyet döneminde de en fazla yaşandığı kent olan İstanbul'da fabrikalar genellikle Boğaz, Haliç ve Marmara kıyılarında yoğunlaşmış ve özellikle Haliç, korunaklı liman yapısıyla bir çok sanayi yapısının barındığı alan olmuştur. Ancak zamanla bu fabrikalar teknolojinin gerisinde kalmaları ya da çevre kirliliğine sebep olmaları gibi çeşitli nedenlerle kapatılmıştır. 1980'li yıllardan sonra sanayinin kent dışına taşınması, kent merkezlerinde yaşanan sanayisizleştirme politikasıyla birlikte bu geçmişin izlerini taşıyan tarihi fabrikalar kent içinde atıl halde kalmıştır. Bu anlamda İstanbul için hem endüstri hem emek tarihinin temsilcileri olan endüstri yapı ve tesislerinin çok az bir kısmı işlevini sürdürmekle beraber günümüze az sayıda ulaşabilen bu endüstri mirası niteliğindeki yapı ve tesisler ya terk edilmiş ya da yeniden işlevlendirilerek kullanıma açılmıştır (Köksal & Ahunbay, 2006: 126-133).

Haliç Çevre Nazım İmar Planı uygulamasıyla Haliç ve Tarihi Yarımada'da bulunan endüstri yapılarının yıkılması planlanmış ancak bu yapılardan bazıları tescillenmiş ve bu nedenle bu yapıların yeniden işlevlendirilmelerine karar verilmiştir. Bu anlamda Haliç'te ilk yeniden işlevlendirme örneği

bir kültür merkezi haline gelen Sötlüce Mezbahası olmuştur. Bunun dışında Feshane-i Amire bir kültür sanat merkezine dönüştürölmüş, Cibali Tütün Fabrikası Kadir Has Üniversitesi olarak işlev görürken Hasköy Lengerhane ve Şirket-i Hayriye Tersanesi ise Rahmi Koç Müzesi olarak işlevlendirilmiştir. Yeniden işlevlendirme projeleri sadece Haliç’le sınırlı kalmamış İstanbul’un diğer bölgelerindeki bazı endüstri mirasları da yeniden işlevlendirilmiştir. Örneğin “Darphane-i Amire İstanbul Müzesi’ne, Tophane-i Amire Mimar Sinan Üniversitesi Kültür ve Sanat Merkezi’ne, Bakırköy Baruthane-i Amire Yunus Emre Kültür ve Sanat Merkezi’ne, Bakırköy İspirtohanesi ise İstanbul Teknik Üniversitesi İspirtohane Konservatuvanı ve Kültür Merkezi’ne” dönüştürölmüştür (Saner, 2012: 60).

Türkiye’de “endüstri arkeolojisi” terimi resmi olarak ilk kez 1993 yılında kullanılmış ve 1990’lar genel olarak “endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası” kavramlarının Türkiye literatürüne girdiği yıllar olmuştur. 1980’lerin sonlarından itibaren doğalgazın kullanılmaya başlanması ve havagazı fabrikalarına ihtiyaç kalmamasıyla bu fabrikalar işlevsiz kalmış ve yıkılmaları gündeme gelmiştir. Ancak özellikle Ankara Maltepe Havagazı Fabrikası ve İstanbul Yedikule Havagazı Fabrikası özelinde bu fabrikaların korunması yönünde sivil girişimler olmuştur. Fabrikaların kent belleği ve kimliğinin önemli parçaları olduğu gerekçesiyle koruma kampanyaları düzenlenmiştir (Saner, 2012: 60-61). Ankara Maltepe Havagazı Fabrikası meslek odalarının girişimiyle taşınmaz kültür varlığı olarak tescillenmiştir. Koruma kararına itiraz edilmiş ancak Danıştay tarafından 1993 yılında havagazı fabrikası “yerinde korunması gereken endüstri arkeolojisi” olarak değerlendirilip koruma altına alınmış ve ilk defa endüstri arkeolojisi terimi resmi bir kararda geçmiştir. Ancak fabrika koruma kararına rağmen ilgisiz kalmış ve kaderine terkedilmiştir. 2006 yılında fabrikanın atıl durumu gerekçe gösterilerek tescil kararı kaldırılmış ve aynı yıl Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından yıkılmıştır (Cihanger, 2012: 32).

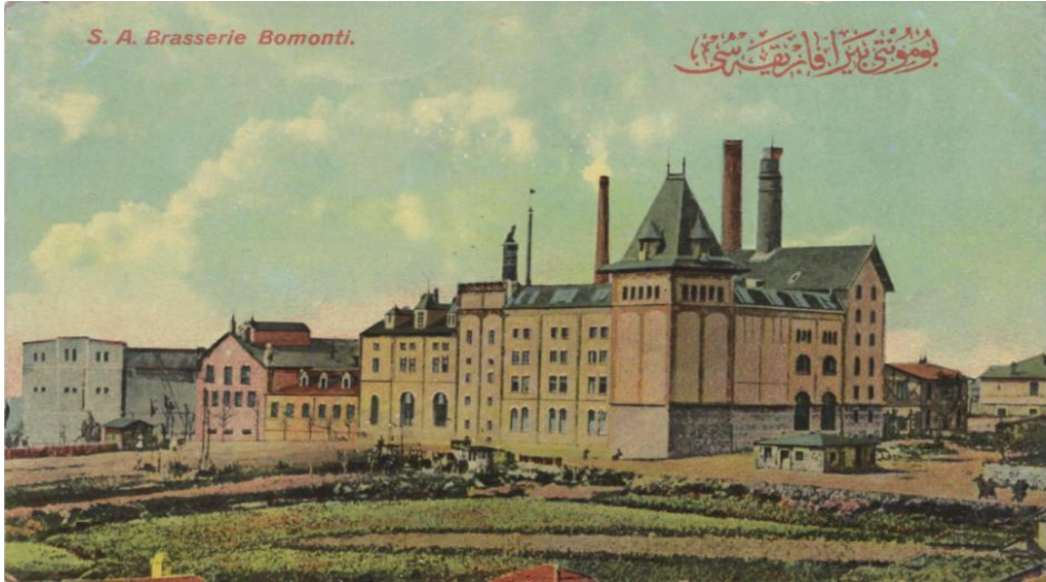
Endüstri mirasları tarihe tanıklık etmiş, geçmişin izlerini barındıran, bir emek tarihi içeren ve onlarca yıl ayakta kalmalarıyla bulundukları kentin belleğinin ve kimliğinin en önemli parçalarını oluştururlar. Bir bellek ve kimlik taşıyıcıları olan endüstri miraslarının yıkılmaları bu nedenle kabul edilir bir durum değildir. Ancak 1980’li yıllardan sonra neoliberal kent politikalarına bağlı olarak kent tümüyle bir meta olarak görölmüş ve bu durumdan eski endüstriyel yapı ve alanları da nasibini almıştır. Türkiye’de de bu tarihi yapı ve alanların yıkıldığı ya da sermaye odaklı yeniden işlevlendirildiği durumlar söz konusu olmuştur. Ancak bu fabrikalar ve bulundukları alanlar endüstri mirası kapsamında değerlendirilmeli ve yeniden işlevlendirilmelidir. Bu işlevlendirme süreci ise kamusal yarar önceliğinde yapının özgün işlevi unutturulmadan hem yapı ve alanın hem de içlerindeki makine ve işletim sistemlerinin bir bütün olarak korunmasıyla yapılmalıdır. Ancak koruma anlayışından çok farklı olarak endüstri mirasları metalaştırılmış ve özgün işlevlerinin de çok ötesinde özellikle üst kesimin çıkarına hizmet eden küçük ya da büyük ölçekli kentsel projelerin hedefi

olmuştur. Bu nedenle bir sonraki başlıklarda İstanbul'da neoliberal kent politikaları ekseninde dönüşüme uğrayan endüstri miraslarına örnekler verilecektir.

3.4.1 Bomonti Bira Fabrikası'ndan Bomontiada'ya

Bomonti, İstanbul'un Şişli ilçesinde bulunan bir semttir. İstanbul'un en eski semtlerinden biri olan Bomonti ayrıca ilk sanayi bölgelerinden biridir (Tümertekin, 1994: 295). İlk fabrikanın 1892'de kurulduğu bilinen Bomonti'de 1892-1966 yılları arasında 119 fabrika kurulmuştur. Şehrin merkezine yakın olması, boş ve ucuz arsa bolluğu ve işgücüne yakın olması gibi sebeplerle sanayi için cazip bir alan olan Bomonti, zamanla bir sanayi bölgesi olmuştur (Tümertekin, 1997: 117-118).

Bomonti ismini semtin ilk sanayi kuruluşu olan Bomonti Bira Fabrikası'ndan almıştır. İsviçreli Bomonti kardeşler tarafından 1890'da kurulan Bomonti Bira Fabrikası, 1902'de bugün bilinen alana taşınmıştır. Osmanlı Devleti'nde modern bira üretim tekniğiyle üretim yapan ilk bira fabrikası olan bu fabrika bu alanda uzun yıllar rakipsiz ilerlemiştir. 1908 yılına kadar üst fermantasyon bira üretilirken bu tarihten sonra işletmeye eklenen soğutma tesisleriyle alt fermantasyon bira da üretilmiştir. 1909 yılında Büyükdere'de Nektar Bira Fabrikası kurulmuş ve iki fabrika arasında yaşanan rekabet sonrası 1912'de birleşerek Bomonti-Nektar Birleşik Bira Fabrikaları Şirketi olarak yoluna devam etmiştir. 1938 yılına gelindiğinde ise bu sanayi tesisini Tekel İdare'si devralmıştır (Zat, 1994: 296). Tekel Bira Fabrikası olarak üretime devam eden fabrikanın 1991 yılında üretimi durdurulmuştur (Bozdemir, 2011: 64).



Görsel 1: Bomonti Bira Fabrikası

Kaynak: Salt Araştırma Arşivi, <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/119261>

Bomonti Bira Fabrikası ana binasının yanına zamanla yeni üniteler de eklenmiş ve 40 dönümlük bir arazi üzerinde üretim yapmıştır. Bu ünitelerden biri 1950’li yıllara kadar hizmet vermiş olan bira bahçesidir (Bozdemir, 2011: 63). Bomonti Bira Bahçesi ağaçlık bir açık alanda kurulmuş ve tahta masalarında yine tahta bira fiçileriyle hem ailelere hem gençlere hizmet sunmuştur. Evde hazırlanan yiyeceklerle kadın, erkek herkesin uğrak yeri olan Bomonti Bira Bahçesi, zamanla bölgenin en popüler mekânı olmuştur (Fırat, 2021: 35-41).

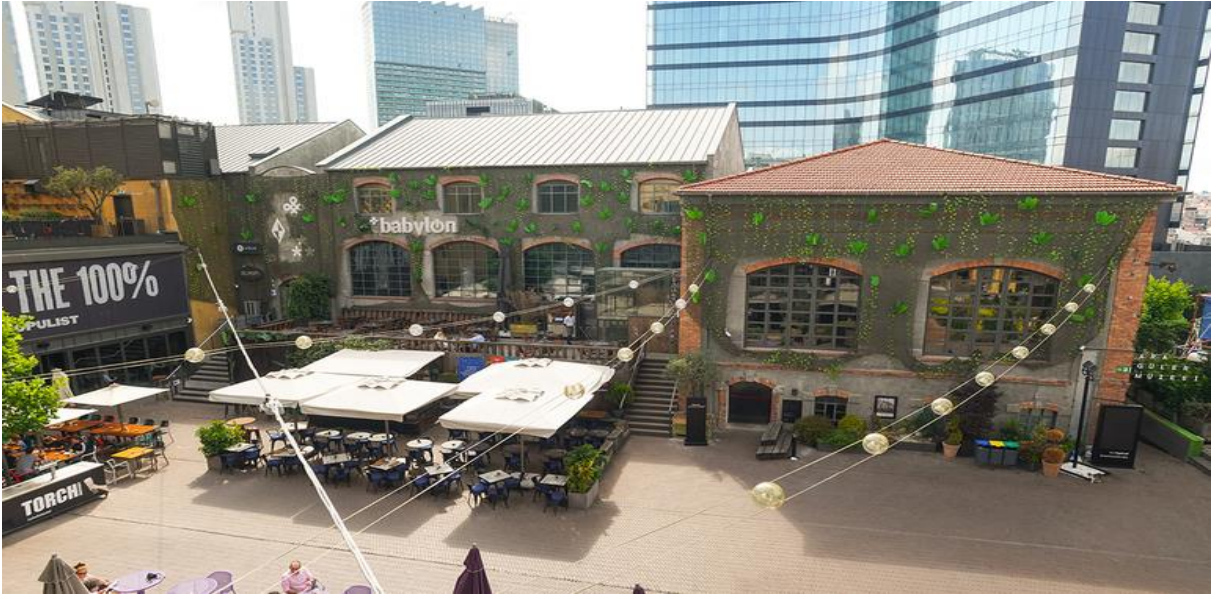
Bomonti’de sanayinin gelişmesiyle birlikte zamanla bir sanayi mekânının bütün özelliklerini taşıyor hale gelmiş (Aslan, 2021: 179) ve kuruluşundan itibaren “sanayileşme, gecekondulaşma, apartmanlaşma, rezidanslaşma, işçileşme, kentlileşme, soylulaştırma” gibi kentsel ve toplumsal değişim ve dönüşümlerden geçmiştir (Fırat, 2021: 82). 1980’lerde İstanbul’da gelişen sanayisizleşme süreci Bomonti’de de etkili olmuş ve bölgede kurulmuş olan fabrikalar taşınmaya başlamıştır. Neoliberal politikalarla kentsel mekânın da metalaşmaya başladığı bu dönemde Bomonti’nin de hem toplumsal hem mekânsal dokusu hızla değişmeye başlamıştır (Aslan, 2021: 180). Önemli bir rant alanı haline gelen Bomonti’de Bomonti Bira Fabrikası’da bu durumdan oldukça fazla etkilenmiştir.

Bomonti 1998 yılında turizm merkezi olarak ilan edilmiştir. Lüks konutların hızla arttığı Bomonti’de 1991 yılında kapatılan bira fabrikasının ise otel, kongre ve eğlence merkezi gibi projelerle kullanıma açılması kararlaştırılmıştır (Dikmen Özarslan, 2021: 227). Bomonti Bira Fabrikası, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından 25.02.1996 gün ve 9294 sayılı “kararla korunması gereken taşınmaz kültür varlığı” olarak tescillenmiş ve içerisinde bulunan bazı tarihi yapılar ise İstanbul 2 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 08.05.2008 gün ve 1772 sayılı kararı ile tescillenmiştir (Tanyeli & İkiz , 2009: 115). Ancak bütün bu kararlara rağmen fabrika uzun yıllar bakımsız bırakılmış ve kamuya ait bir endüstri mirası olan bu tesis 2006 yılında özel sektöre devredilmiştir. İhaleye açılan Bomonti Bira Fabrikası ve alanı 49 yıllığına özel sektöre tahsis edilmiştir. Bir üretim birimiyken özel kullanıma geçen fabrika arazisinde kongre ve sergi merkezi ile beş yıldızlı bir otel yapılması kararlaştırılmış ve Hilton Worldwide ile IC Holding ortaklığında “Hilton İstanbul Bomonti Otel ve Kongre Merkezi” 2013 yılında açılmıştır. Öte yandan içerisinde bira bahçesinin de dahil olduğu bilindiği bir alan ise Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesine tahsis edilmiştir (Kovanlıkaya, 2021: 233-235).

Bomonti Merkezi İş Alanları (MİA) ve lüks rezidanslarla değişip dönüşmeye devam ederken Bomonti Bira Fabrikası’da değiştirilmeye ve soylulaştırılmaya devam etmiştir. Restore edilen fabrika binası, 2015 yılından itibaren “yaratıcı kültür kampüsü” olarak nitelendirilen ve “Bomontiada” adıyla yeni bir hizmet mekânına dönüşmüştür. İçerisinde yeme-içme ve eğlence mekânlarının olduğu ve çeşitli etkinliklerin yapıldığı, orta ve üst gelire hizmet eden Bomontiada’yla birlikte bir endüstri mirası

olan tarihi Bomonti Bira Fabrikası bir tüketim mekânına dönüştürülerek özgün niteliğini tamamen kaybetmiştir (Kovanlıkaya, 2021: 236-239).

Derya Fırat’a göre (2021: 85-87) Bomonti Bira Fabrikası Bomonti semtinin önemli bir bellek mekânıdır. Bomontiada ise fabrikanın tarihini kârlılaştıran, belleği metalaştıran, etrafında inşa edilmiş lüks rezidanslara yapay ve steril bir geçmiş sunan ve fabrikayı bir tüketim nesnesine dönüştüren kâr odaklı bir projedir. Sonuç olarak semte ismini veren, hem semt tarihi hem de sanayi tarihinde önemli bir yeri olan bu endüstri mirası, lüks kentsel projelerin hedefi olmuş ve bugün gelinen noktada bir tüketim mekânına dönüşmüştür.



Görsel 2: Bomontiada

Kaynak: (Çevrimiçi) <https://istanbultourstudio.com/things-to-do/bomontiada>

3.4.2 Geçmişten Günümüze Beykoz’un Endüstri Mirası: Beykoz Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası ve Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası Örnekleri

İstanbul’un Anadolu yakasında bulunan Beykoz’da sanayileşme süreci 18. yüzyılın sonlarında başlamış ve 19. yüzyılda büyük bir ilerleme göstermiştir (Aydın, 2023: 109). Bu anlamda ilk sanayi bölgelerinden biri olma özelliğini taşımaktadır. Beykoz’un sanayileşmesinde coğrafi yapısı oldukça önemli olmuştur. Kıyıda boş topraklarının olması, derelerinin ve ormanlarının varlığı ve su değirmenleriyle Beykoz, sanayi açısından tercih edilen bir bölge olmuştur (Temurçin, 2020: 270). Genel olarak “baruthane, kağıthane, debbağhane, fes imalatı, dokuma ve halat, askerî elbise dikimi, asker matarası yapımı, askerî kundura, dikimhane ve saraçhane, tulumba, mum, çini ve porselen, cam ve şişe, un, tuğla ve kiremit” gibi üretimler yapan fabrikalar kurulmuş ve aldığı göçlerle beraber bir

işçi semti olma özelliği kazanmıştır (Kaya Kuştemir & Oktik, 2022: 707-708). İlk kurulan fabrikalar ise 19. yüzyılın başlarında “Beykoz Kağıthanesi, Beykoz Çuha Fabrikası, Beykoz Cam ve Porselen Fabrikası ve Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası” olmuştur (Temurçin, 2020: 270)

Bir sonraki başlıklarda sanayileşme tarihi açısından önemli bir yere sahip olan Beykoz’da kurulmuş ve endüstri mirası niteliğindeki Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası ve Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası’nın dönüşüm süreçlerine değinilecektir.

3.4.2.1 Beykoz Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası

Beykoz’da debbağlık (dericilik) yapan Hamza Efendi’nin kurmuş olduğu debbağhane dönemin padişahı II. Mahmud tarafından 1810 yılında satın alınmış ve orduya devredilerek ordu için palaska, çizme vb. üretimi yapılmıştır (Küçükerman, 2020: 99). Adı “Tabakhâne-i Klevehane-i Âmire” olarak değiştirilen fabrika 1826 yılında askerî kundura yapımına başlamış, 1846 yılında ise buhar makinesiyle üretime geçmiştir. Ürettiği kunduralarla 1877 yılında Viyana Uluslararası Fuarı’na katılan fabrika, altın madalya ödülünü de kazanmıştır (Güler, 1995: 73).



Görsel 3: Beykoz Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası

Kaynak: Beykoz Kundura (Çevrimiçi) <https://www.beykozkundura.com/tarihce>

1908 yılında ismi “Beykoz Techizat-ı Askerîye Fabrikası” olarak değiştirilen fabrikaya 1912 yılında iki dizel motor ve yeni makineler eklenmiş ve günlük 1000 çift kundura üretir hale gelmiştir (Küçükerman, 2020: 212). 1933 yılında Sümerbank’a devredilen fabrikanın ismi “Sümerbank Deri ve Kundura Sanayii Müessesesi” olarak değiştirilmiştir. 1987 yılında ise Sümerbak’ın özelleştirilmesiyle “Sümerbak Holding AŞ.” ye bağlı bir işletme olan fabrikanın adı tekrar “Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası” olarak değiştirilmiştir (Güler, 1995: 73).

Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası Beykoz'un hem sosyal hem ekonomik gelişmesini sağlamış ve yaşam biçiminde etkili olmuştur. Önemli bir istihdam sağlayan fabrikada üretimin yanında kültürel ve sosyal etkinlikler yapılmış, işçi çocukları için eğitim sağlanmış ve işçi konutlarıyla Beykoz'u fiziksel olarak da biçimlendirmiştir. Aynı zamanda tüm Türkiye için önemli bir ayakkabı üretim merkezi olan fabrikanın kunduraları “Beykoz Kunduraları” adıyla bir üne de kavuşmuştur (Özdemir, 2015: 131-132). Ancak Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası için 1999 yılında özelleştirme kapsamında kapatılma kararı çıkmış ve 2005 yılında özelleştirilerek kapatılmıştır. Yıldırım Holding'in satın almış olduğu fabrika, Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararıyla tescillenmiştir. Özelleştirilen Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası televizyon ve sinema sektörüne hizmet veren bir çekip platosu haline dönüştürülmüş ve “Beykoz Kundura” ismiyle anılmaya başlamıştır (Küçükerman, 2020: 362-363). Aynı zamanda içerisinde yeme-içme, konaklama, sinema ve etkinlik alanları da barındırmaktadır (Kundura). Bir zamanlar kamuya ait önemli bir üretim merkeziyken şimdilerde TV-film endüstrisine hizmet eden bir yapıya dönüşen fabrika ayrıca önemli bir endüstri mirası ve hafıza mekânıdır (Yıldırım, 2020: 535-537).



Görsel 4: Beykoz Kundura

Kaynak: Beykoz Kundura (Çevrimiçi) <https://beykozkundura.com/hakkimizda>

3.4.2.2 Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası

Beykoz'da cam fabrikası tarihi Osmanlı Devleti'nde Padişah III. Selim dönemine dayanır. Bu dönemde ilk önemli gelişme ise Mevlevi dervişlerinden Mehmet Dede'nin cam sanatını öğrenmesi için Venedik'e gönderilmesi ve geri döndüğünde öğrendiği bilgilerle Çeşm-i Bülbül (Cam İşleme Sanatı) tekniğini ortaya çıkarması olmuştur (Akay & Subay, 2021: 323). Daha sonra 1844 yılına gelindiğinde Ahmet Fethi Paşa Beykoz'da bir cam fabrikası kurmuş ve 1845 yılında da Müşir Mustafa

Nuri Paşa tarafından Cam ve Billur Fabrikası açılmış ancak bu fabrika daha sonra devlet idaresine geçmiştir. Burada üretilen camlar oldukça başarılı olmuş hatta dönemin padişahına dahi hediye edilmiştir. “Beykoz camları” ve “çeşmibülbülleri” adından söz ettirmeye ve bu alanda bir üne kavuşmaya başlamıştır. Ayrıca fabrikada üretilen camlar uluslararası sergilerde de Osmanlı cam sanatını temsil etmiş ve Beykoz camcılığı uluslararası alanda da tanınmaya başlamıştır (Küçükerman, 2021: 70-75).

1884 yılında Mişon Levi adında bir Osmanlı vatandaşı Beykoz’da bir cam fabrikası kurmak istemiş ve imtiyaz almıştır. Bir süre sonra fabrika Saul D. Modiano adında bir italyan tarafından devralınmış ve fabrikanın ismi “Fabbrica Vetramidi Constantinople” olmuştur (Akay & Subay, 2021: 325-326). Dönemine göre oldukça kapsamlı olan Modiano Cam Fabrikası Çeşm-i Bülbül tekniğini de devam ettirmiş ve Beykoz camcılığının canlanmasını sağlamıştır. Uzun yıllar üretimini sürdüren bu fabrikada üretim 1922 yılında sonlanmış ve İstanbul’un da işgal altında olmasıyla birlikte camcılık geleneği bir duraksama dönemine girmiştir (Küçükerman, 2021: 99,104).

Cumhuriyet’in ilanı ile birlikte özellikle 1930’lu yıllarda sanayileşmeye oldukça fazla önem verilmiştir. Bir cam fabrikasının kurulmasının gündeme geldiği bu dönemde fabrikanın yeri için hem eski cam fabrikalarının kurulduğu yer olması hem de çok sayıda camcının olduğu bilinen Beykoz Paşabahçe seçilmiştir (Küçükerman, 2021: 113). Birinci Sanayi Planı neticesinde 1934 yılında temelleri atılan “Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası” 1935 yılında törenle açılmıştır. Türkiye İş Bankası işbirliğiyle açılan fabrika, Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin ilk şişe cam fabrikası olmuştur (Aydın, 2023: 120).



Görsel 5: Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası

Kaynak: Salt Araştırma (Çevrimiçi) <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/126243>

Cam sanayisindeki uzun süreli durgunluk ve nitelikli iş gücüne ulaşma gibi sıkıntılar nedeniyle fabrika için ilk dönem zorlu geçmiş ancak kısa sürede toparlanmıştır. II. Dünya Savaşı'yla tektat sıkıntılı günler geçirilmesine rağmen üretim ara vermeden devam etmiştir. 1950'li yıllardan sonra İstanbul'a kırdan gelen yoğun göç Beykoz'u da etkilemiş, Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası ve çevresinde bir işçi yoğunluğu yaşanmıştır. Beykoz bir işçi semti olarak şekillenmiş, fabrikada ise sendikal örgütlenmeler ve grevler başlamıştır (Kaya Kuştemir & Oktik, 2022: 720-721). İlk kuşak gecekondu semtlerinden olan Paşabahçe'de başta şişe cam fabrikası olmak üzere fabrikalar, "sendikal, politik ve kültürel" bir merkez olmuştur. Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası'nda 1966 yılında yapılan grev, işçi hareketi açısından oldukça önemli kabul edilirken, 1992 yılında fabrikada işten atılmalar nedeniyle başlatılan direniş ise döneme damgasını vuran direnişlerden olmuştur. Sadece fabrika çalışanlarının değil bütün Beykoz'un destek verdiği eylemler yaşanmıştır (Koçak, 2012).



Görsel 6: Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası'nda Grev Zamanı

Kaynak: Evrensel (Çevrimiçi) <https://www.evrensel.net/haber/42410/isciler-var-iki-yuz-yildir-beykozda>

2000'li yıllara gelindiğinde Boğaz'ın kıyısında kalan Beykoz bir rant alanına dönüşmüş ve fabrikalar da kapatılmaya başlanmıştır. Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası ise fabrika işçilerinin tüm direnişlerine rağmen 2002 yılında kapatılmış ve Beykoz'da kentsel dönüşüm sürecine girmiştir (Koçak, 2012). 1983 yılında yapılan imar planında turizm bölgesi ilan edilen fabrika arazisi atıl halde bırakılmış ve bazı yapıları yıkılmıştır. Beykoz'un önemli bir simgesi ve bir endüstri mirası olan Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası'nın konumu itibarıyla rant değeri yüksek olan arazisinde otel yapılması planlanmaktadır.

Beykoz'da Paşabahçe Şişe Cam Fabrikası ve Sümerbank Deri ve Kundura Fabrikası'nın dışında başka fabrikalar da aynı akıbeti yaşamıştır. Örneğin Paşabahçe Tekel ve İspirto Fabrikası bunlardan biridir. 1922 yılında kurulan bu fabrika 2012 yılında Torunlar Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı (GYO) tarafından satın alınmış ve şirket tarafından araziye lüks otel, rezidans ve yalı

yapımıyla ilgili proje hazırlanmıştır (Arı, 2023). Bir zamanların önemli üretim mekânları ve aynı zamanda endüstri mirasları olan bu fabrikalar, şimdilerde ya atıl halde bırakılmış ya da lüks kentsel projelerle yıkılmıştır.



Görsel 7: Paşabahçe Şişe Cam Fabrikasının Son Hali

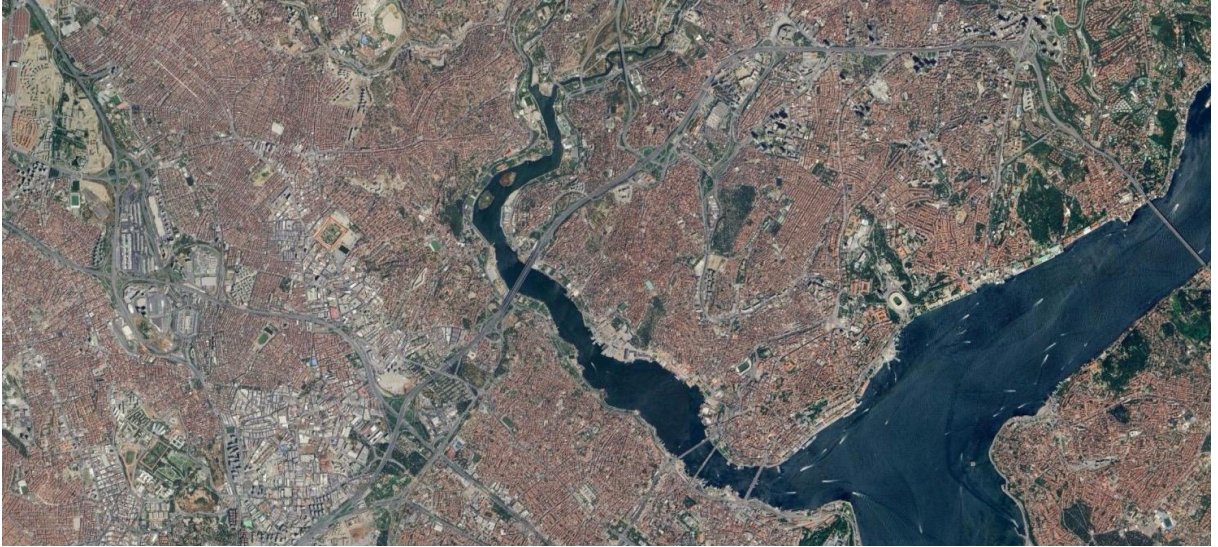
Kaynak: dostbeykoz (Çevrimiçi) <https://dostbeykoz.com/beykoz-pasabahce-cam-fabrikasinin-son-hali-goruntu>

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇTE HALIÇ VE HALIÇ TERSANELERİ

4.1 Haliç'in Kent İçindeki Tarihsel Gelişimi

Haliç hem tarihi geçmişi hem de doğal ve kültürel değerleriyle İstanbul'un tarihinde ve kimliğinde önemli yere sahip bir kent parçasıdır (Önem & Kılınçaslan, 2005: 116). Haliç, “*Alibeyköy ve Kağıthane derelerinin birleşmesiyle oluşan akarsu ağzının Buzul Çağı adı verilen dönemin sonunda sular altında kalmasıyla meydana gelmiştir*” (Yücetürk, 2001: 5). İstanbul ve Beyoğlu platolarını birbirinden ayıran Haliç, girinti ve çıkıntıları, burunları, koylarıyla Kağıthane ve Alibeyköy dereleri tarafından beslenmiş bir derin körfezdır (Yücetürk, 2001: 5). Haliç'in tarihi 7000 yıl öncesine dayanmakla beraber toplam uzunluğu yaklaşık 7.5 kilometredir. Alibeyköy ve Kağıthane uçlarından kuzeybatı-güneydoğu yönünde kıvrılarak Sarayburnu Tophane kıyılarına kadar uzanan Haliç'in en geniş kısmı Cibali ve Kasımpaşa arasındaki yaklaşık 700 metrelik alandır (Eroğlu, Sarıkaya, Öztürk, Yüksel, & Eryılmaz, 2004: 15).



Görsel 8: Günümüzde Haliç'in Üst Ölçekten Görünümü

Kaynak: Google Earth

Topografik yapısını kıyı şeridi, tepeler, sırtlar, yamaçlar ve terasların oluşturduğu Haliç'in fiziksel yapısı açısından en önemli özelliklerinden biri ise tepeleridir (Önem & Kılınçaslan, 2005: 119). Eminönü, Fatih, Alibeyköy, Kağıthane ve Beyoğlu semtlerine kıyısı olan Haliç'in kıyısındaki semtler ise şu şekildedir: “Sarayburnu, Sirkeci, Bahçekapı, Eminönü, Rüstempaşa, Küçükpazar, Unkapanı, Cibali, Küçükustafapaşa, Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Defterdar, Eyüp, Bahariye,

Silahtarağa, Alibeyköy, Kağıthane, Sötlüce, Halıcıoğlu, Hasköy, Kasımpaşa, Azapkapı, Perşembe Pazarı, Karaköy, Galata” (Baştürk, Mete, & Altun, 2001: 38).

Haliç Arapça bir kelime olmakla beraber coğrafi bir terimdir. Ancak İstanbul’da bulunan Haliç, kent için oldukça önemli olduğu için Osmanlı döneminden bu yana bir özel isim olarak kullanılmış ve bir kent bölgesinin genel adı olmuştur. Aynı zamanda şeklinden dolayı “Altın Boynuz (Golden Horn)”¹ olarak da anılmaktadır (İstanbul Ansiklopedisi, 1994: 501-502).



Görsel 9 : İstanbul 1880-1890 (J. Bartelemou)

Kaynak: (Eldem, 1979)

Haliç kıyıları tarih boyunca İstanbul için önemli bir bölge olmuştur. Topraklarının verimli olması, doğal güzelliği, deniz ve kara ulaşımının uygun olması ve en önemlisi korunaklı ve kullanışlı bir liman olması nedeniyle yüzyıllarca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmıştır. Aynı zamanda uzun yıllar mesire alanı olarak da kullanılan Haliç, önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Bizans’tan,

¹ Haliç Yunan mitolojisinde de yer bulmaktadır. Eser Yücetürk bu durumdan şöyle bahseder:

“Efsaneye göre, Olimpos tanrısı Zeus’un tanrılardan birinin kızı olan İö’yla ilişkisinden bir kızı olmuştur. İlkçağ müelliflerinden Miletoslu Hesykios’a göre iki derenin (Barbisos – Kağıthane ve Kidaros- Alibeyköy dereleri) Haliç’e döküldüğü yerdeki tepenin (Silivritepe) üstünde, Byzantion’un efsanevi kurucusu Byzas’ın annesi olarak kabul edilen Kerossa doğmuştur. Bu sebeple İö’nun kızı olan Kerossa’nın adı Haliç’in eski adı Keras’ın (boynuz) esas olmuştur. Semestra adlı bir su perisi tarafından büyütülen Kerossa denizler tanrısı Poseidon’dan olan oğlu Byzas’ın kurduğu kent Yunanca’da yer belirtmek amacıyla kullanılan “ion” takısımlı olarak Bizantion’a dönüşmüş ve Byzas’ın adı Roma İmparatorluğu’nun parçalanmasından sonra Doğu Roma’nın resmi adı olmuştur. Çok tanrılı döneme ait olan bu efsane kentin kurucusunu Zeus’un torunu ve Posedion’un oğlu olarak anlatmaktadır(...) Haliç eski yazarlar tarafından ise Keras (boynuz) olarak adlandırılmıştır. Batılılar daha sonra bunu Khrysokeras’a (altın boynuz) çevirmiş olduklarından Haliç’in Batı dillerindeki yaygın adı bu olmuştur.” (Yücetürk, 2001: 6)

Osmanlı'dan ve Cumhuriyet Dönemi'nden izler taşıyan Haliç, tarihi ve kültürel dokusuyla İstanbul için her zaman önemli bir konumda olmuştur (Eroğlu vd. 2004: 15-16).

4.2 1980 Öncesi Haliç'in Tarihsel Gelişimi

İlkçağ'larda Haliç sakin, temiz suları, ormanları ve kıyılarıyla verimli güvenli bir iç denizdir. İhtiyaca göre oldukça büyük olduğundan bütünüyle bir liman olarak kullanılmayan Haliç'te ilk yerleşmelerin M.Ö 2. yüzyıla dayandığı çeşitli kaynaklardan anlaşılmaktadır. Bilinen ilk yerleşme ise M.Ö. 7. yüzyılda Megaralı Byzas tarafından kurulmuştur. Ortaçağ'da Bizans döneminde ise Haliç, kıyılarındaki mahalleler, surlar, sur kapıları, iskeleler, kilise ve manastırlarıyla Akdeniz'in en önemli ticaret merkezi haline gelmiştir (Eyice, 2001: 105-106).

Haliç için ikinci önemli dönem 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethiyle başlamıştır. Fetihle birlikte İstanbul'un yeniden inşasında kente bir İslam görünümü kazandırılmak istenmiş ve Haliç'in de silueti bu doğrultuda değişimler göstermiştir. Ancak kentin mekân organizasyonu hemen hemen aynı kalmıştır. Liman ve ticaret bölgeleri korunmuş yaptırılan yeni imaret, cami ve çarşılarla ekonomik anlamda canlandırılmaya çalışılmıştır (Yücetürk, 2001: 69-76). Güçlü bir donanmaya sahip olmak isteyen Osmanlı Devleti, Haliç'te aynı zamanda tersaneler kurarak burayı bir deniz üssü olarak da geliştirmişlerdir. Haliç'in kuzey kıyıları tersane olarak kullanılırken Haliç, Camialtı, Taşkızak ve Hasköy tersaneleri Osmanlılar tarafından yapılan tersaneler olmuş ve Osmanlı donanmasının yapım, ikmal ve bakım işleriyle ilgilenmişlerdir (İstanbul Ansiklopedisi, 1994: 504).

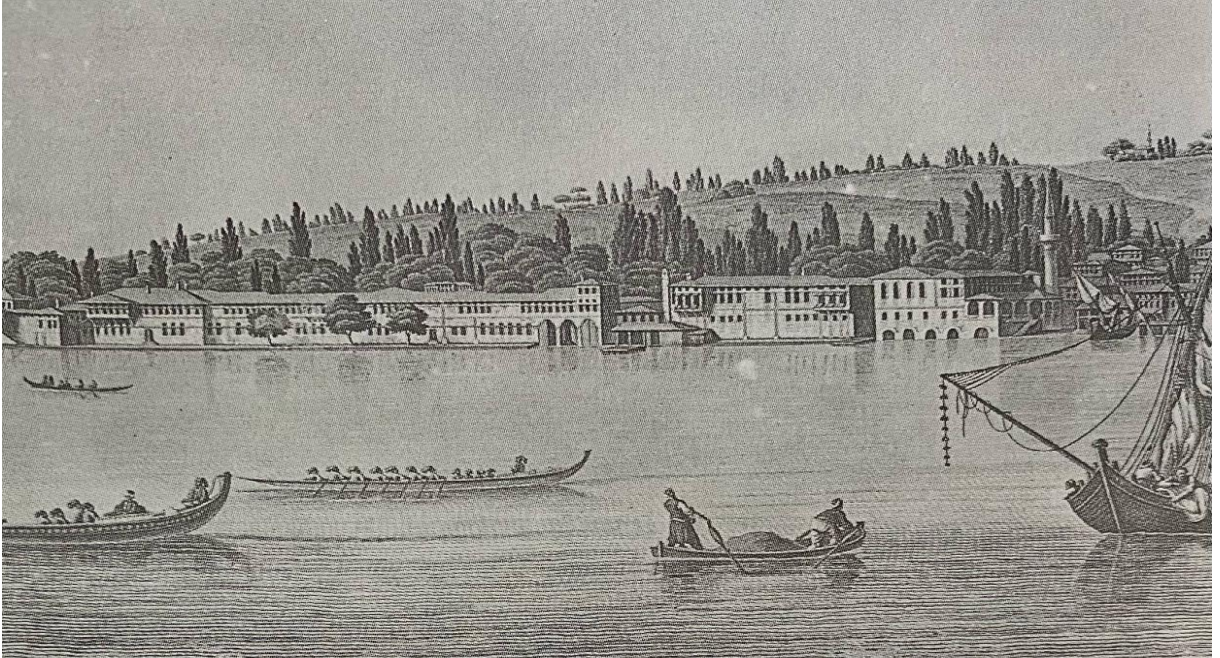


Görsel 10: Eski bir Haliç Gravürü

Kaynak: (Sevim, 1996)

Haliç kıyıları bir liman ve ticaret bölgesiyken üst kesimleri bir mesire yeri olarak kullanılmıştır. Kağıthane deresi ile Alibeyköy deresinin Haliç’le buluştuğu yerin kıyısında birçok yalı, köşk ve sahisaraylar yapılmıştır. Temiz havası ve yemyeşil doğasıyla yazlık yalıların, sahil saraylarının bulunduğu Haliç’in üst kesimleri 19. yüzyılın başlarına kadar ünlü bir mesire alanı olmuştur (Eyice, 2001: 112). Zamanla kalabalık bir yerleşim alanı olan Haliç, kuzey rüzgarlarına açık olduğu için konumu itibarıyla kıyıda başlayan bir yangın rüzgarın desteğiyle hızla sırtlara yayılabilmiş ve başlayan her yangın günlerce sürerek Haliç’in silüetine zarar vermiştir (Eyice, 2001: 120). Fransız Theophile Gautier 19. yüzyılda Tepebaşı’ndan seyrettiği Haliç’i şöyle anlatmıştır:

“Haliç’e ulaşan yokuşu inmeden önce önüme serili harika manzarayı seyrettim. İlk plan serviler ve kabirlerle örtülü inişli ve çıkışlı mezarlıktı; ikinci plan Kasımpaşa mahallesinin koyu renkte kiremitlerle örtülü, kırmızımtırak evleriydi; üçüncü plan, Sarayburnu’ndan Kağıthaneye uzanan körfezin mavi sularıydı; dördüncü planı ise İstanbul’un anfi biçiminde yükseldiği inişli yokuşlu tepeler teşkil ediyordu. Çarşıların mavimsi kubbeleri, camilerin beyaz minareleri, gökyüzünde siyah bir dantel dizisi gibi beliren eski Valens su kemeri, servi ve çınar kümeleri, dam köşeleri, bütün bunlar Yedikule’den Eyüp sırtlarına uzanan o harikulade ufuk çizgisine değişik görünümler katıyordu” (Eyice, 2001: 120).



Görsel 11: Haliç’te Sahilsaraylar

Kaynak: (Kuban, 1996)

Haliç tarihinde önemli olan iki yaka arasındaki bağlantı ise uzun yıllar kayıklarla sağlanmış ancak daha sonra köprüler inşa edilmiştir. İlk köprü² 1836 yılında Azapkapı-Unkapanı arasında kurulmuştur (Eyice, 2001:123). Günümüzde ise Haliç'te Galata Köprüsü, Atatürk Köprüsü, Haliç Köprüsü ve Haliç Metro Köprüsü olmak üzere toplam dört köprü bulunmaktadır.

18. yüzyılda Avrupa'da gerçekleşen Endüstri Devrimi ile birlikte tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı'da da sanayi alanında gelişmeler yaşanmıştır ve özellikle 19. yüzyılda hemen hemen her alanda sanayileşme süreci başlamıştır. Bu süreç başkent olması, stratejik konumu, idari, ekonomik ve askeri mekanizmanın buradan işliyor olması gibi nedenlerle yoğun olarak İstanbul'da yaşanmıştır. İstanbul'da ise sanayi yapıları için Haliç kıyıları ağırlıklı olarak tercih edilmiştir. Sakin ve korunaklı bir liman olması, verimli toprakları, ticaret merkezi olması, su ulaşımının kolaylığı Haliç'i sanayi açısından avantajlı bir konuma getirmiş ve 19. yüzyılda sanayi yapılarının sayısı hızla artmıştır. 15. yüzyılda tersanelerin yapıldığı Haliç'te 19. yüzyıla gelindiğinde tuğladan fese, gemi yapımından elektrik üretimine kadar farklı üretim alanlarında fabrikalar kurulmuştur (Köksal & Kargın, 2004:431).



Görsel 12: Haliç (1813)

Kaynak: (Eldem, 1979)

Haliç kıyılarında sanayinin konumlanmasıyla birlikte Haliç'in geleneksel görünümünde de değişimler meydana gelmiştir. Yalıların, köşklerin, yazlık sarayların yer aldığı önemli bir mesire yeri olan Haliç'te zamanla bu yapılar taşınmış ve yerlerine fabrikalar yapılmıştır (Kılıç & Yenen, 2001:

² Haliç'te kurulan köprüler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eyice, S. (2001). Haliç ve Tarihçesi. İ. Öztürk, E. Okuş, H. Z. Sarıkaya, C. Gazioğlu, & A. F. Aydın içinde, *Haliç 2001 Sempozyumu* (s. 104-130). İstanbul: İSKİ.

66). 19. yüzyılda Haliç'te 151 adet olduğu bilinen fabrikaların Haliç'te çevre kirliliğine sebep oldukları gerekçesiyle 1980'lerde çoğu yıkılmış bu nedenle bugüne ulaşabilen fabrikalar oldukça azdır. Haliç Tersaneleri, Lengerhane, Silahtarağa Elektrik Fabrikası, Cıbalı Tütün Fabrikası, Feshane-i Âmire gibi yapılar günümüze ulaşmış sanayi tesisleridir (Köksal & Kargın, 2004:431). Ancak bu yapılar bugün özgün işlevlerini devam ettirememektedir. Sadece Haliç Tersaneleri özgün işlevini sürdürmeye devam ederken bugün gelinen noktada tersanelerde de dönüşüm süreci başlatılmış ve devam etmektedir.

19. yüzyılda başlayan sanayileşme süreci Cumhuriyet'in ilanından sonra da devam etmiş ve savaş sonrası büyük bir siyasal dönüşümün yaşandığı bu dönemde İstanbul için planlı büyüme süreci başlamıştır. Haliçle ilgili kararların da yer aldığı bu planlar, Haliç'in görünümünde olumlu ya da olumsuz değişikliklere neden olmuştur (Yücetürk, 2001: 89).

Planlama çalışmaları ilk olarak 1933 yılında Elgötz Planı'yla başlamıştır. Hermann Elgötz İstanbul'un kentsel gelişimiyle ilgili bazı önerilerde bulunmuştur. Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezi olması, İstiklal Caddesi'nin ticaret bölgesi olması, Sultanahmet ve Taksim'in kültür bölgeleri olması, Marmara ve Haliç kıyılarına yeni yollar yapılması ve ayrıca Haliç üzerine dört adet köprü yapılması Elgötz'ün raporundaki bazı önerilerdir. Dönem koşulları ve savaş tehlikesi nedeniyle ileriye dönük bir plan olmamakla beraber Elgötz'ün planı uzun yıllar içinde büyük oranda gerçekleşmiş gözükmemektedir (Yücetürk, 2001: 91-96).

Haliç için etkili olan diğer bir plan ise 1936 yılında İstanbul'a gelen Fransız Henri Prost'un 1937'de hazırlamış olduğu plandır. Haliç için bir dönüm noktası niteliğinde olan bu planla Haliç tamamen orta ve ağır sanayiye açılmıştır (Önem & Kılınçaslan, 2005: 118). 1939 yılında yürürlüğe giren Prost Planı'nda Beyoğlu, Galata, Üsküdar ve Kadıköy için ayrı planlar yapılmış ve yirmi yıl geçerliliğini korumuştur (Yücetürk, 2001: 97). Prost Planı'nda sanayinin Haliç'te toplanması önerisi Haliç için en önemli kararlardan biri olmuştur. Beyoğlu ve çevresinin kentsel düzenlemelerle yeniden geliştirilmesi, Tarihi Yarımada'nın silüetini korumak adına yapı yüksekliğinin sınırlandırılması, Suriçi ve Beyoğlu arasının Atatürk köprüsü ile güçlendirilmesi, Yenikapı'da yeni bir liman yapılması, Marmara ve Haliç yamaçlarının konut alanı olarak belirlenmesi Prost'un planındaki önerilerden bazılarıdır (Kılıç & Yenen, 2001: 68). Prost'un planından en çok etkilenen kentsel alan Haliç ve çevresi olmuştur. Sanayiye açılan Haliç, zamanla kentsel dokusunu kaybetmiş ve denizi ise kirlenmiştir (Yücetürk, 2001: 98).

Diğer bir plan ise 1949 yılında Gerhard Kessler tarafından yapılmıştır. Kessler, Galata'da bir iş merkezinin yapılmasını, Eminönü- Eyüp sahillerindeki kötü görünümlü evlerin yıkılarak yerlerine

ticarethanelerin yapılmasını ve en önemlisi Haliç Tersaneleri'nin Tuzla-Pendik arasına taşınmasını önermiştir (Yücetürk, 2001: 98).

1950'li yıllara gelindiğinde Türkiye'de siyaset değişmiş, çok partili hayata geçilmiş, sanayileşme artmış ve kentleşme hiç olmadığı kadar hızlanmıştır. “Menderes Dönemi” ya da “Menderes Operasyonu” olarak adlandırılan bu dönemde bir modern kent imgesi olarak yol ve otomobil ağırlıklı bir plan izlenmiştir. 1956 tarihli ve 6830 sayılı İstimlak Kanunu ile Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının rahat ve hızlı sağlanması, yıkımlarla beraber geniş bulvarların açılması, kıyılarda araç yollarının olması hedeflenmiş ancak bu planlama kentin geleneksel dokusuna zarar vermiştir. Karaköy'den Azapkapı'ya kadar geniş bir yol açılmış ve yol tersanenin arkasında Sötlüce'ye bağlanmıştır. Galata'daki liman ticaret limanına dönüştürülmüş ve Haydarpaşa Liman'ı genişletilmiştir. Haliç'teki sanayinin konumu pekişmiş ve İstanbul'a gelen yoğun göçle birlikte Haliç ve çevresinin tarihi alanları gecekondulaşmaya açılmıştır (Kılıç & Yenen, 2001: 69-70).

Menderes dönemindeki uygulamalar eleştirilmiş ve 1958 yılında İstanbul'a İtalya'dan davet edilen Prof. Luigi Piccinato yeni bir plan hazırlamıştır. Alibeyköy ve Kağıthane vadilerinin İstanbul turizmi açısından önemli olduğunu belirten Piccinato planında Haliç'teki sanayinin temizlenmesini önermiştir. Eski İstanbul ve Beyoğlu'nun da yerleşme açısından artık dolmuş olduğunu savunan Piccinato, bu alanlara da daha fazla yüklenilmemesi gerektiğini belirtmiştir (Yücetürk, 2001: 99).

1964 yılında 1/5000 Ölçekli İstanbul Suriçi İmar Planı hazırlanmış ve Haliç sahilleri turizm olanakları açısından ıslah edilmesinin gerekli olduğu belirtilirken 1966 yılında hazırlanan Sanayi Alanları Planı'nda ise Haliç'te plansız gelişen sanayileşmenin ve gecekondulaşmanın önlenmesi hedeflenmiş ancak bu plan pek etkili olamamıştır (Yücetürk, 2001: 100).

1980'lere kadar olan dönemde Haliç'in tarihsel gelişimine bakıldığında konumu itibariyle İstanbul için her zaman önemli olduğu görülür. Çok uzun yıllar liman ve ticaret merkezi olan Haliç, 19. yüzyıldan sonra özellikle Prost Planı'yla bir sanayi merkezine de dönüşmüştür. Ancak bu durum Haliç'in geleneksel görünümünde önemli değişiklikler yaratmış, belediye yönetimlerinin de ihmaliyle doğal yapısı bozulmuştur. 1960'larda gündeme gelen İstanbul için sanayinin desantralizasyonu süreci 1970'lerde başlamış ve 1980'lerde yoğun bir şekilde devam etmiştir. Özellikle 1980 sonrası Özal ve Dalan yönetimi, Haliç ve çevresini sanayiden arındırma sürecinde önemli bir rol almıştır.

4.3 1980 Sonrası Haliç'in Tarihsel Gelişimi

1980'lere gelindiğinde tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de hem ekonomik hem de sosyal ve mekânsal anlamda önemli değişimler yaşanmaya başlanmıştır. Pasif sanayileşme sürecine geçilen

bu dönemde sermaye daha çok turizm ve inşaat sektörlerine aktarılmış, kentlerin bu anlamda önemi artmıştır. Neoliberal kentleşmeye bağlı olarak kent mekânları ve özellikle de kıyı alanları rant odaklı dönüştürülmeye başlanmış, bu bölgeler sanayiden arındırılmış ve kentsel dönüşüm projeleri artmıştır. Özellikle Özal ve Dalan yönetiminin dünya kenti söylemiyle başlatmış olduğu sermayeyi kente çekme ve turizm bölgeleri oluşturma projelerinden Haliç'te önemli derecede etkilenmiş ve Haliç ve çevresinde mekânsal dönüşüm süreci başlamıştır.

1980 yılında İstanbul Metropoliten Alanı Nazım Planı hazırlanmış ve Tarihi Yarımada ile Galata-Beyoğlu bölgelerinde kültürel ve doğal yapının korunması hedeflenmiş ancak plan uygulanmaya konulamamıştır (Yücetürk, 2001: 100). Çıkarılan yeni düzenlemeler ise Haliç'in mekânsal dönüşümünde ayrıca etkili olmuştur. 1982 yılında çıkarılan Turizm Teşvik Yasası, 1983'te çıkarılan 2805 sayılı İmar Affı Yasası bu anlamda önemli yasalardan olmakla birlikte yine bu dönemde çıkarılan ve yerel yönetimleri kentsel alanda plan yapma ve onama yetkilerine kavuşturan yasalar da yerel yönetimleri kentsel müdahale anlamında güçlendiren yasalar olmuştur (Kılıç & Yenen, 2001: 72).

Haliç'teki en önemli sorunlardan biri yıllar içinde kirlenmesi olmuştur. Haliç'in 19. yüzyılda başlayan sanayileşme süreci 20. yüzyılda daha fazla yoğunlaşmıştır. Sanayi ve kanalizasyon atıkları bu süreçte Haliç'e bırakılmış, Haliç'teki akıntının yetersizliği ve belediye yönetimlerinin ilgisizliğiyle Haliç yıllar içinde daha fazla kirlenmiş ve özellikle 1980'li yıllarda önemli bir sorun olarak tartışılmaya başlanmıştır (Erden, 2003: 148).

1984 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Belediye Başkanı olması ve girişimci kent yönetimini benimseyen Dalan yönetiminde 1985 yılında Haliç Çevre Düzeni Nazım İmar Planı'nın oluşturulmasıyla Haliç için "Dalan Operasyonları" olarak adlandırılan dönem başlamıştır. Bu plan ile Haliç kıyılarında sanayinin desantralizasyonu ve yeşillendirilmesi hedeflenmiş ve bu doğrultuda birçok yıkım gerçekleştirilmiştir. Dört binden fazla yapı yıkılmış, işyerleri kentin dışına taşınmış, kıyılar park ve bahçelerle çevrilmiş ve Haliç suları da temizlenmeye başlanmıştır (Erden, 2009: 6). Ancak 1980 öncesi planlı dönemin aksine planlı bir şekilde yapılmayan bu uygulamalarda Haliç'in tarihinde ve kimliğinde önemli bir yer edinmiş yapılar da yıkılmış ve bu nedenle eleştirilmiş ve tartışmalara yol açmıştır. Dalan Operasyonları'nın amacı sanayinin desantralizasyonuyken bu süreç tarım ve orman alanlarını, su havzalarını da olumsuz etkilemiş ve plansız yapılaşma giderek daha fazla artmıştır (Kılıç & Yenen, 2001: 72).

Haliç kıyıları 1990'larda büyük yeşil bir alana dönüşmüş ve hem tarihi ve doğal güzelliği hem de işlevini yitirmiş ve boş kalmış eski sanayi yapılarıyla birçok kentsel projenin hedefi haline gelmiştir (Erden, 2009: 7). Küresel kent söylemiyle değişim değerinin ön plana çıktığı İstanbul'da Haliç rant

potansiyeli yüksek bir bölge olarak dikkat çekmeye başlamıştır. 1989 yılında Nurettin Sözen İstanbul Belediye Başkanı olmuş ve 1990 yılında İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı oluşturulmuştur. Bu plana göre Tarihi Yarımada'nın tarihi, kültürel ve doğal mirasının korunması, Haliç ve Marmara kıyılarının kültür ve turizm potansiyelinin değerlendirilmesi hedeflenmiştir. 1994 yılında ise Recep Tayyip Erdoğan belediye başkanlığına seçilmiş ve 1995 yılında İstanbul Metropolitan Alan Altbölge Nazım Planı onaylanmıştır. Bu plana göre de İstanbul'a tarihi ve kültürel kimliğiyle özdeş bir dünya kenti statüsü kazandırılması hedeflenmiştir. Tarihi Yarımada'da kentsel prestij alanları tespit edilerek buralarda turizm, konut ve hizmet amaçlı planlamalar yapılması ve Boğaziçi, Haliç ve Tarihi Suriçinin mevcut değerleri değerlendirilip karma sit alanı olarak tespitlerinin yapılması planın amaçları arasında olmuştur (Yüçetürk, 2001: 100-105).

1999 yılına gelindiğinde Ali Müfit Gürtuna İstanbul Belediye Başkanı olmuş ve 1999-2000 yılları arasında belediye başkanlığı yapan Gürtuna döneminde Haliç'e bir "kültür koyu", "kültür aksı" niteliği kazandırılmaya çalışılmıştır. 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ile Haliç'in kültür endüstrisine hizmet eden bir bölge olması yönünde kararlar alınmış ve Haliç'in tarihi konut alanlarından eski sanayi yapılarına ve açık alanlarına kadar birçok proje üretilmiştir (Erden , 2009: 7). Bir "kültür sanat vadisi" olarak adlandırılan Haliç'in kıyı alanları için oluşturulan projeler ise şu şekildedir; Feshane Uluslararası Meslek Fuarları Merkezi, Eyüp Pierre Loti Bölgesinin Tarihi Mezarlık Alanı ve Çevre Düzenleme Projesi, Rahmi Koç Sanayi Müzesi, Söğütözü Kongre ve Kültür Etkinlikleri Merkezi Projesi, Miniaturk, Unkapanı-Galata Köprüsü Arası Haliç Kıyıları Kentsel Tasarım Projesi, Sa'dabad Mesire Alanı Koruma ve Geliştirme Projesi, Eyüp Merkezi Rehabilitasyon Projesi, Fener-Balat Semtlerinin Rehabilitasyon Projesi, Ayvansaray Kentsel Sit Alanı Koruma Projesi, Kuzey Haliç Yeşil Kuşak Projesi, Haliç Tersanesi Yeni Kullanım Projesi, Silahtarağa Elektrik Fabrikası Restorasyon Projesi (Elhan, 2009: 108-109).

Projeler arasında 1980 sonrası yıkımlardan kurtulmuş ancak işlevsiz kalmış endüstri mirasları da bulunmaktadır. Feshane, Lengerhane ve Hasköy Tersanesi, Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası, Silahtarağa Elektrik Fabrikası ve Söğütözü Mezbahası bu endüstri miraslarındandır. Haliç'in bir kültür havzası olması projesi doğrultusunda şuan çok farklı işlevlerde kullanılan bu sanayi yapıları arasında Haliç Tersaneleri'ni (Tersane-i Âmire) de saymak mümkündür. Ancak Haliç Tersaneleri tez kapsamında ayrıca bir başlık altında ayrıntılı incelenecektir.

1833 yılında Osmanlı Ordusu'nun fes ihtiyacını karşılamak için Eyüp'ün Defterdar semtinde kurulan Feshane-i Âmire, 20. yüzyılın ortalarına kadar kullanılmış ancak 1986 yılında boşaltılmıştır. 1998 yılında restore edilen Feshane, sergi, fuar ve konser alanı gibi işlevlerle tekrar kullanıma açılmış ancak mekânsal bütünlüğü korunamamış ve tüm kimliğini kaybetmiştir (Köksal & Kargın, 2004: 433).

Feshane 2023 yılında tekrar restore edilerek Artİstanbul Feshane adıyla yeniden işlevlendirilmiştir. Kültür ve sanat merkezi olarak işlevlendirilen Feshane'nin içerisinde bienal ve sergi alanları, konferans salonu, mağaza, kafe ve kütüphane bulunmaktadır.

Gemilerin sabitlenebilmesi için kullanılan zincir ve zincirin ucundaki çıpanın yapıldığı Lengerhane, 18. yüzyılda kurulmuştur. Hasköy Tersanesi ise 1861 yılında Şirket-i Hayriye tarafından vapur bakım ve onarımı yapılması amacıyla kurulmuş bir tesistir. Lengerhane 1991 yılında Rahmi Koç Vakfı tarafından satın alınmış, restore edilmiş ve 1994 yılında Rahmi Koç Sanayi Müzesi olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Hasköy Tersanesi ise yine aynı vakıf tarafından 1996 yılında satın alınmış ve restore edilerek 2001 yılında sanayi müzesinin devamı olarak işlevlendirilmiştir (Köksal & Kargın, 2004: 432).

Sütlüce Mezbahası 1923 yılında Haliç'in kuzey kıyısında açılmış bir et kesim merkezidir. Dalan döneminde kültür merkezi yapılması kararlaştırılan mezbaha, 1998 yılında tamamen yıkılmış ve 2009'da Sütlüce Kongre ve Kültür Merkezi olarak yeniden işlevlendirilmiştir.

Dönüşüme uğrayan diğer bir sanayi yapısı ise Silahtarağa Elektrik Fabrikası'dır. İstanbul'un elektrik ihtiyacını karşılaması için 1913 yılında kurulan ve 1914 yılında faaliyete geçen fabrika, Türkiye'nin ilk termik santralidir. Ancak 1983 yılında gelişen teknolojinin gerisinde kalması sebebiyle kapatılmış ve 1991 yılında ise İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescil edilmiştir (Köksal & Kargın, 2004: 433). Fabrika 2004 yılında Bilgi Üniversitesine tahsis edilmiş ve 2007'de Santralİstanbul adıyla bir eğitim, sanat ve kültür alanına dönüştürülmüştür.

Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası'nda üniversiteye tahsis edilen bir diğer endüstri mirasıdır. 1884 yılında kurulan fabrika, 1995 yılında boşaltılmıştır. Cibali Tütün ve Sigara Fabrikası 1997 yılında restorasyon karşılığında 29 yıllığına Kadir Has Üniversitesi'ne tahsis edilmiş (Köksal & Kargın, 2004: 434). Restore edilen fabrika, 2002 yılından itibaren Kadir Has Üniversitesi'nin yerleşkesi olarak kullanılmaktadır.

4.4 Tersane-i Amire

Tersane kelimesinin aslı Arapça “darü's-sinâ'a”dan gelir. Birçok akdeniz ülkesinin farklı şekilde kullandığı bu kelimeyi örneğin İtalyanlar “arsenale, darsena” olarak kullanırken Maltalılar “tarzna, taznar” olarak kullanmıştır. Osmanlılar ise başta liman kelimesini kullanmalarına rağmen daha sonra İtalyanların kullanımına daha yakın olarak darsena kelimesini “tersâne ya da tershâne” şeklinde kullanmışlardır (Baykal, 2017: 39). Ancak tersane kelimesinin kaynağının ne olduğuyla ilgili tartışmalar da sözkonusudur. İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet tarafından Tersane-i Amire'nin bulunduğu yere Hristiyan esirler için bir “tersâhâne” inşa ettirilmiştir. Bu nedenle tersane

kelimesinin de buradan geldiğini savunan bir görüş de bulunur. Ancak 17. yüzyıla ait bazı hükümlerde tersane için “Darü’s-sınâ’a- i Âmire” olarak bahsedildiği görülür bu nedenle kelimenin “darsena” kelimesinden geldiği görüşü daha ağır basmaktadır (Bostan, 1992: 1-2). Osmanlılarda tersane kelimesi “gemilerin inşa edildiği teşkilâtli bir müessese” olarak kullanıldığı gibi gemilerin inşa edildiği tersane gözleri için de kullanılmıştır. Kelime ilk olarak ise Galata harc-ı hassa defterinde bugünkü Haliç Tersaneleri için kullanılmıştır (Bostan, 1992: 2).

Tersane genel olarak gemi yapım, bakım ve onarım işleriyle bahriye askerlerinin eğitimi ve denizcilik işlerinin de yapıldığı bir tesistir (Köksal, 1996: 3). Osmanlı İmparatorluğu döneminde kurulan ilk büyük tersane Yıldırım Bayezid tarafından yaptırılan Gelibolu Tersanesi’dir. Bu tersaneden önce Karamürsel, Edincik ve İzmit’de kurulan küçük tersaneler de olmuştur (Uzunçarşılı, 1984: 394). İstanbul (Galata-Haliç) Tersanesi, Gelibolu Tersanesi, Sinop Tersanesi, İznikmid (İzmit) Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Birecik Tersanesi, Basra Tersanesi, Rusçuk Tersanesi, Samsun Tersanesi ve Kefken Tersanesi Osmanlı İmparatorluğu döneminde kurulmuş tersanelerdir (Bostan, 1992: 14-24).

Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’u fethinin ardından Osmanlı donanmasını güçlendirmek adına 11 Aralık 1455’te Haliç’in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden³ oluşan bir tersane inşa edilmiştir (Uzunçarşılı, 1984: 396). Daha sonraları gelişerek Azapkapı’dan Hasköy’e kadar geniş bir alana yayılan bu tersane, şuan Haliç Tersaneleri olarak adlandırılan tersanedir. Bazı kaynaklarda Galata bölgesine yakın olmasından dolayı Galata Tersanesi olarak geçen Haliç Tersaneleri, İstanbul’da olduğu için İstanbul Tersanesi olarak da adlandırılmıştır. Osmanlı’daki asıl kullanımı ise bir devlet ya da imparatorluk tersanesi anlamında kullanılan Tersane-i Amire’dir. Zamanla gelişerek Osmanlı’nın en önemli ve merkezi tersanesi olan Tersane-i Amire, Osmanlı donanmasının merkez üssü olarak oldukça önemli bir konuma ulaşmıştır (Baykal, 2017: 39). Bugün birtakım dönüşümlere maruz kalsa da hala varlığını koruyan Tersane-i Amire, 600 yıllık geçmişiyle aynı zamanda önemli bir endüstri mirasıdır.

³ 17. yüzyılın ortalarına kadar tersane olarak ifade edilen “göz” terimi hem gemi inşa etmek hem de kış aylarında gemileri muhafaza etmek amacıyla yapılmış üstleri kızaklardan oluşan kapalı yapılardır. Tersane gözü için “çeşm” kelimesi de kullanılmıştır (Bostan, 1992: 8)



Görsel 13: Tersane-i Amire'nin Eski Bir Planı

Kaynak: (Eldem, 1979)

Fatih Sultan Mehmet'in birkaç göz olarak inşa ettirdiği Tersane-i Amire'de Yavuz Sultan Selim dönemine kadar pek bir değişiklik olmamış sadece II. Bayezid döneminde bir Zindan Mescidi eklenmiştir. Genel olarak 15. yüzyılda tersanede bir divanhane⁴, divanhane mescidi, zindan⁵, zindan mescidi ve birkaç göç bulunmaktadır (Köksal, 1996: 12).

Tersanede 16. yüzyıla kadar pek bir değişiklik olmamıştır. Ancak 16. yüzyılda donanmayı güçlendirmek ve Akdeniz'de hakimiyeti ele geçirmek isteyen Yavuz Sultan Selim, Fatih Sultan Mehmet'in kurmuş olduğu tersaneyi genişletme kararı almıştır. Tersanenin genişlemesi için ayrılan bölge ise bir mezarlık olmuş ve bu mezarlıktaki tüm kemikler taşınıp ayrıca açılan bir çukura gömülmüştür. Bu alana gemi yapımı için gözler inşa ettiren I. Selim, her biri için ellişer bin akçe harcamış ve gemi miktarını da arttırmıştır (Uzunçarşılı, 1984: 396-397). 16. yüzyılda Gelibolu Tersanesi'nden ustalar ve işçiler getirtilerek Tersane-i Amireye destek sağlanmış ve tüm Osmanlı tersaneleri idari olarak Tersane-i Amire'ye bağlanmıştır (Tutel, 1994: 254). Yavuz Sultan Selim ile başlayan tersanenin gelişim süreci Kanuni Sultan Süleyman döneminde de devam etmiş ve Rodos seferi için hazırlıklar Tersane-i Amire'de tamamlanmıştır. Evliya Çelebi, Kanuni Sultan Süleyman

⁴ Tersane-i Amire içinde Kapudan Paşa, Tersane-i Amire Kethudâsı gibi idari hizmetleri gören kişilerin kaldıkları yapıdır (Bostan, 1992: 11).

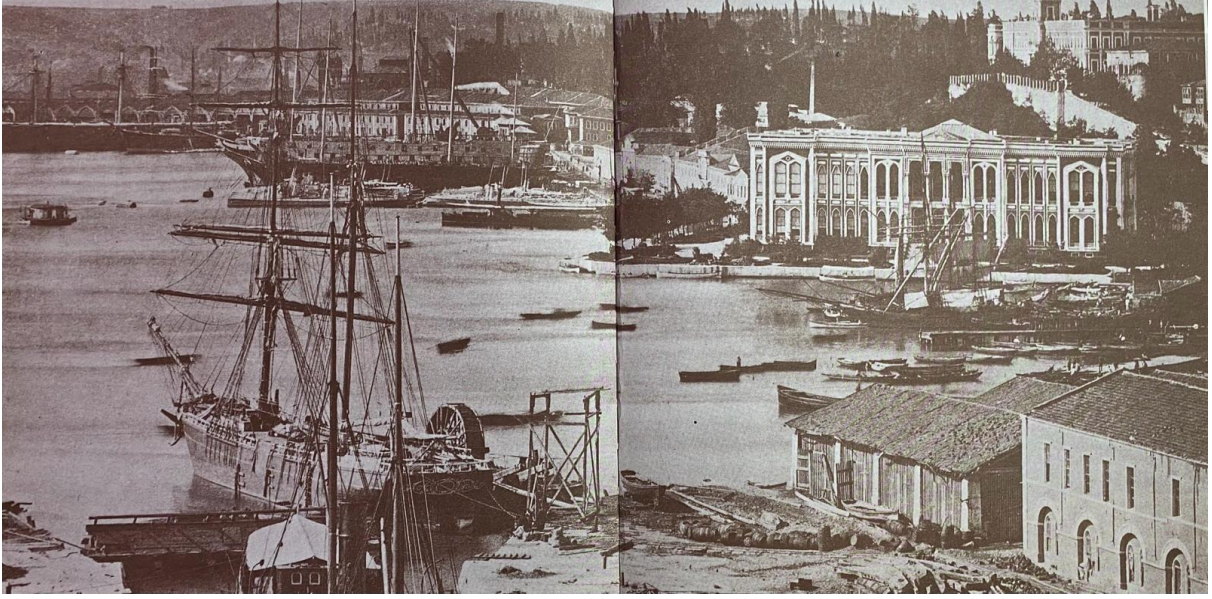
⁵ Esir ve suçluların konulmuş olduğu yer (Bostan, 1992: 11).

döneminde tersanede “Baruthâne Kulesi, 70 kapudan mahzeni⁶, kürekhâne, yedi kurşunlu mahzen, yeni divanhâne, Sanbola zindanı, Cirit Meydanı Kasrı, Şahkulu kapısı ve Meyyit iskelesi kapısının” bulunduğunu belirtmiştir (Bostan, 1992: 4-7).

1521 yılında İstanbul’da Venedik elçisi olarak bulunan Marco Minio, Tersane-i Amire’yi etrafında bir duvar olmadığı için rahatlıkla görebildiğini yazmıştır. Önceleri tamamen açık olan tersane, Sokullu Mehmet Paşa’nın kaptan-ı deryalığı sırasında 1547 yılında duvarla çevrilmiş ve sadece denizden görülebilmıştır (Bostan, 1992: 8). 1571’de Osmanlı donanmasının İnebahtı Deniz Muharebesi’nde aldığı yenilgi sonrası Uluç Ali Paşa kaptan-ı deryalığa getirilmiş, donanma ve tersane tekrar yenilenmiştir (İncicyan, 1976: 98). Ayrıca II. Selim’in talimatıyla Tersane-i Amire yakınında bulunan Has Bahçe’nin de bir kısmı Tersane-i Amire sınırları içerisine katılmış ve sekiz gemi inşasına uygun sekiz kemerli bir alan daha yaptırılmıştır (Bostan, 1992: 7).

Tersanenin bulunduğu alan içerisinde Okmeydanı yamaçlarında büyük bir koruluk bulunurdu. Hükümdarların da gezinti yeri olan bu alan tersane bahçesi ya da Tersane-i Amire bahçesi olarak anılmıştır. 17. yüzyılda I. Ahmed döneminde bu bahçeye buranın meşhur sarayı olan Aynalıkavak Kasrı inşa edilmiştir. Tersane-i Amire’ye 16. yüzyılın sonlarına doğru gemi ve tersane eşyalarının muhafaza edildiği bir “mahzen-i sürb” ve gemi inşasında ana malzeme olan kerestenin depolandığı bir “mahzen-i çüb” inşa edilmiş, 17. yüzyılda ise bir mahzen-i sürb daha inşa edilmiştir. Ayrıca yine bu dönemde yeni divanhanenin önüne bir çeşme yaptırılmıştır (Bostan, 1992: 9-13). Eremya Çelebi Kömürcüyan’ın kitabından edinilen bilgilere göre Fransız tarihçi Michel Baudier, Tersane-i Amire’nin İstanbul’un en güzel kurumu olduğunu ve 180 kemerin bulunduğu tersanede 46000 işçinin çalıştığını belirtmiştir (Kömürcüyan, 1952: 225).

⁶ Tersane malzemelerinin depolandığı yer (Bostan, 1992: 9).



Görsel 14: Tersane ve Divanhane

Kaynak: (Eldem, 1979)

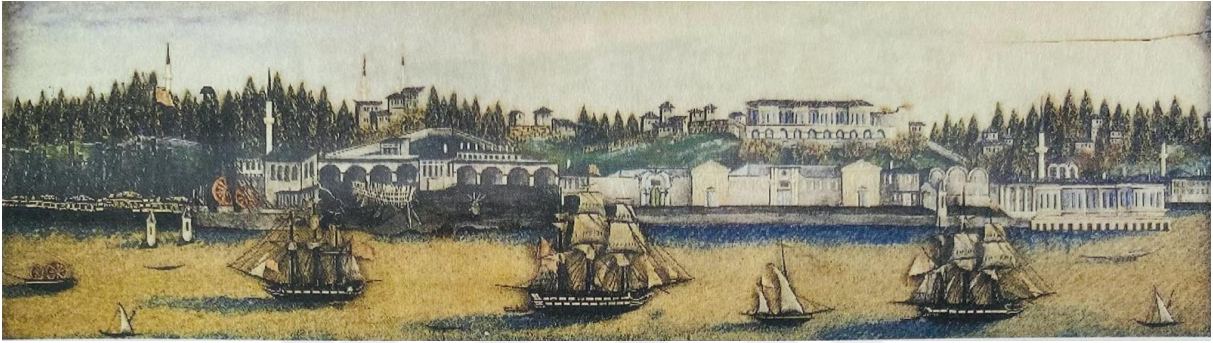
1770 yılında Osmanlı-Rus deniz savaşında Osmanlı donanmasının ağır bir yenilgi almasıyla donanma için iyileştirme çalışmaları başlamıştır. Bu nedenle 18. yüzyılda Osmanlı donanması yapısında değişimler başlamış ve bu değişim tersaneyi de etkilemiştir. Kadırgalar yerini kalyonlara bırakmış ve mevcut tersane gözleri yetersiz gelmeye başlamıştır. Tersane-i Amire'ye bu anlamda Fransız ve İsveç teknisyenler getirilmiş ve çalışmalar başlamıştır (Köksal, 1996: 20-21). Büyük havuz⁷ gözlerinin inşası bu döneme rastlamaktadır ve ilk havuz III. Selim döneminde Haliç'te yaptırılmıştır (İslam Ansiklopedisi, 1950: 1214/48). Bu havuzun en önemli özelliği ise inşaatında hiç harç kullanılmaması ve taşların birbirine kenetlenmesi şeklinde inşa edilmesidir (Tutel, 1994: 255). Ayrıca 18. yüzyılın son yarısında yeni modern gemi inşaatı için Avrupa'dan mühendisler getirtildiği gibi bir teknik okul açma ihtiyacı da duyulmuş ve "Hendese Odası" ismiyle bir sınıf açılmıştır. Bu sınıf daha sonra büyüyerek "Mühendishane-i Bahri Hümayun" adını almıştır (Uzunçarşılı, 1984: 507). Mühendishane-i Bahri Hümayun İstanbul Teknik Üniversitesi'nin temelini oluşturmuştur (Köksal, 2013: 101). 18. yüzyılda tersaneye aynı zamanda yeni depolar gemi kalafat yerleri ve Kalyoncular Kışlası⁸ yaptırılmıştır (Köksal, 1996: 21). Yine Kömürcüyan'dan edinilen bilgilere göre 18. yüzyılda tersanenin durumundan bahseden Richard Pococke, tersanede 20 adet büyük harb gemisinin mevcut olduğunu ve bunların 11 tanesini bizzat gördüğünü ayrıca 20 adet daha geminin başka yerlerde olduğunu duyduğunu belirtmiştir (Kömürcüyan, 1952: 225). Ayrıca 1707 yılında Sadrazam Çorlulu

⁷ Gemilerin inşa edildiği, bakım ve onarımlarının yapıldığı kuru havuz (Köksal, 1996: 51).

⁸ Tersane-i Amire'de çalışan görevlilerin bir düzen içinde olmalarını sağlamak için inşa edilen binalar kışla olarak adlandırılmıştır. Kalyoncular Kışlası ise kalyoncu denilen bahriyelileri bir araya toplamak amacıyla inşa edilen yapıdır (Köksal, 1996: 119-120).

Ali Paşa tarafından bir cami inşa ettirilmiştir (Bostan, 1992: 11). Bu cami bugün Camialtı Tersanesi'nin de bulunduğu yer olan Camialtı denilen bölgededir.

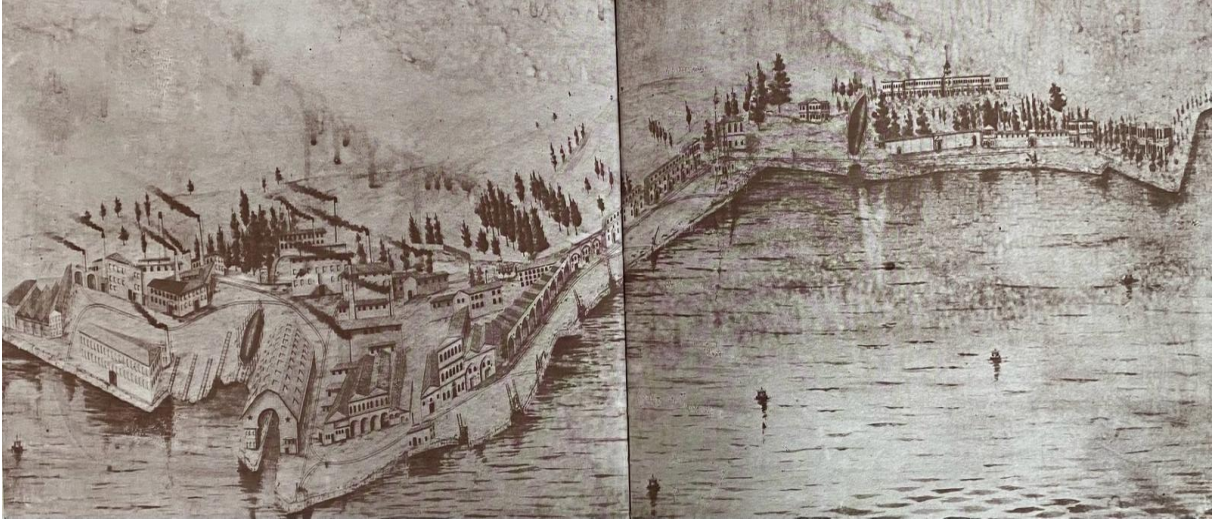
19. yüzyıla gelindiğinde ikinci bir kuru havuza daha ihtiyaç olmuş ve II. Mahmud döneminde Kasımpaşa deresi ile Azapkapı arasına ikinci kuru havuz inşa edilmiştir. 1828 yılında İngiltere'den İstanbul'a ilk buharlı gemi getirilmiş ve 1832 yılında Amerika'dan gemi inşa mühendisi olan Foster Rhodes'in Tersane-i Amireye gelmesiyle Rhodes gözetiminde gemiler inşa edilmiştir. 1834'te ahşap tekneli bir savaş gemisi inşa eden Rhodes, 1837'de buhar makineli ilk geminin inşasına başlamış ve aynı yıl tersanenin ilk buhar makineli gemisi olan Eser-i Hayr denize indirilmiştir (Tutel, 1994: 255).



Görsel 15: 1831 Yılında Tersane-i Amire

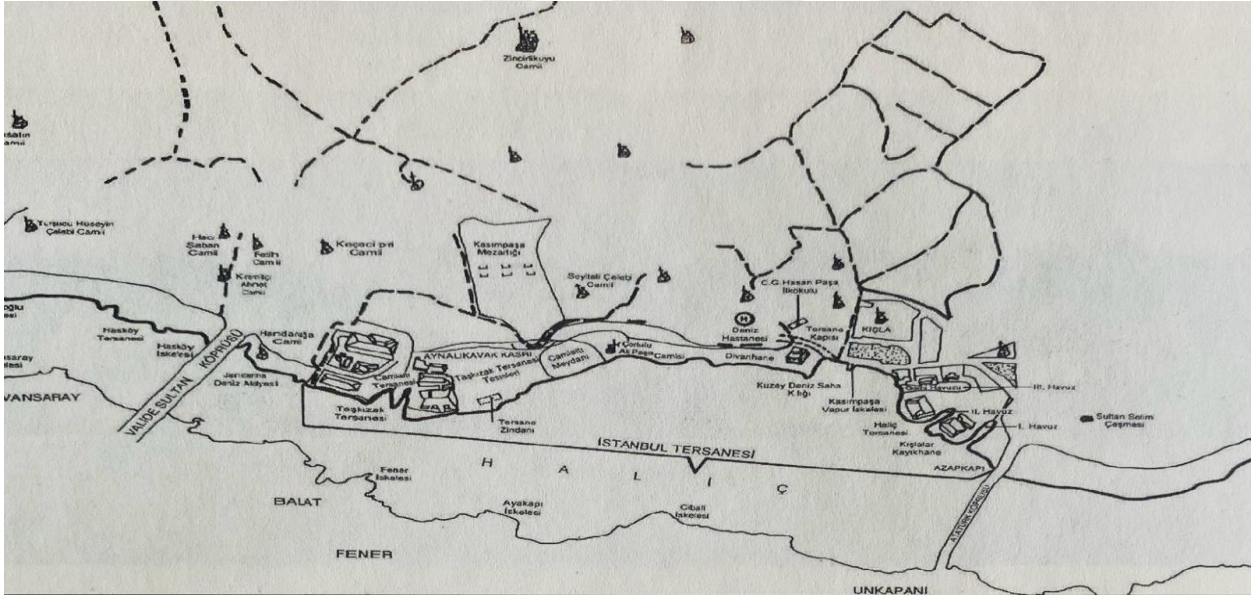
Kaynak: (Baykal, 2017)

19. yüzyılda üçüncü kuru havuza da ihtiyaç duyulmuştur. İkinci kuru havuzla Azapkapı arasında Abdülmecid döneminde inşa edilmeye başlanan üçüncü kuru havuz 1870 yılında Abdülaziz döneminde tamamlanmıştır. Aynı zamanda 1875'te birinci kuru havuz da ihtiyaç gereği genişletilmiştir (Tutel, 1994: 255). Aynalıkavak Kasrı arazisinin bir kısmı tersaneye tahsis edilmiş ve bu alanda da “Valide kızağı, Taş kızak ve Ağaç kızak” adlarında üç kızak yaptırılmıştır (İslam Ansiklopedisi, 1950: 1214/49). Ayrıca tersanenin batısında bir fırın ve değirmen inşa edilmiş ve çelik fabrikası, demirhane, çelik fırını, endazehane ve modelhane gibi yeni imalathaneler açılmıştır (Alpagut, 1941 akt. Köksal, 1996: 26).



Görsel 16: 19. Yüzyıl Ortasında Tersane-i Amire

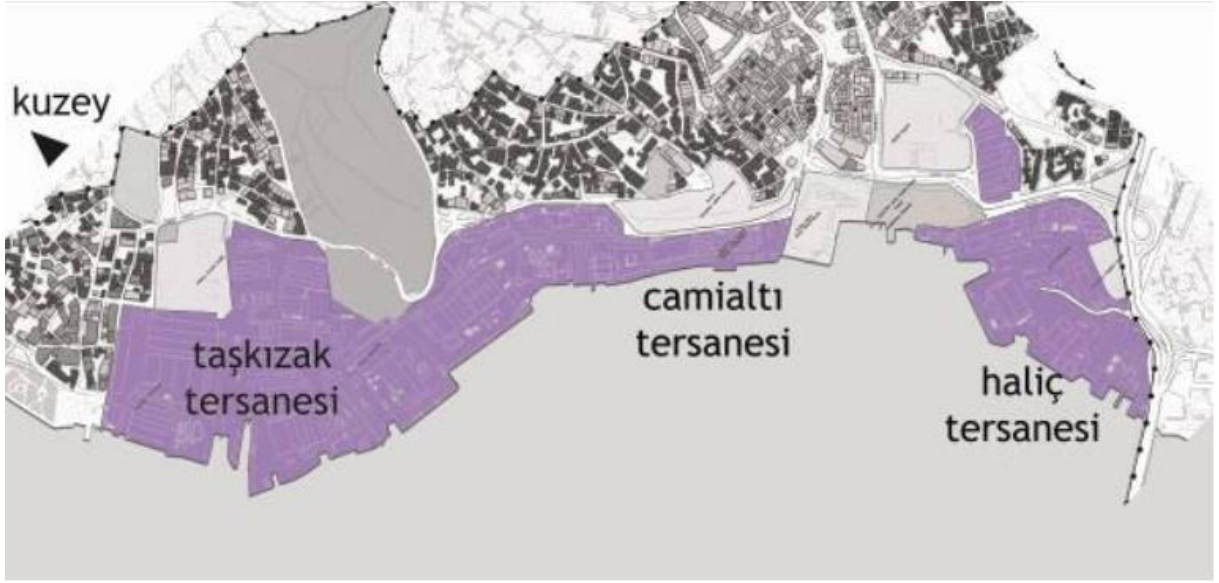
Kaynak: (Eldem, 1979)



Görsel 17: 19. Yüzyılda Azapkapı'dan Hasköy'e Tersane-i Amire

Kaynak: (Baykal, 2017)

Azapkapı'dan Hasköy'e kadar büyük bir alanı kaplayan Tersane-i Amire 20. yüzyılda askeri ve sivil bölgelere ayrılarak sırasıyla Haliç Tersanesi, Camialtı Tersanesi ve Taşkızak Tersanesi olarak anılmaya başlamıştır (Baykal, 2017: 144). Bu üç tersane genel olarak ise Haliç Tersaneleri olarak adlandırılmıştır. Atatürk (Unkapanı) köprüsüyle Kasımpaşa arasındaki geniş bir alanda konumlanan Haliç Tersanesi, kuruluşundan bugüne bir kamu tersanesidir. 69,810 m² bir alan üzerinde kurulu olan Haliç Tersanesi'nin 475 m bir rıhtımı, üç kuru havuzu ve iki adet gemi inşa kızağı bulunur (Baykal, 2017: 146).



Görsel 18: Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri

Kaynak: (Yerliyurt, 2008)



Görsel 19: Tersanenin 1916 Yılına Ait Bir Görüntüsü

Kaynak: (Köksal, 2019)

Haliç Tersanesi içinde birde “Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi” kurulmuştur. 1938 yılında üç nolu havuz ile Kasımpaşa arasındaki bölgede kurulan ve ilk başta “Mesleki Kurslar” olarak eğitim veren bu okul daha sonra dört yıla çıkarılan eğitim süresiyle “Sanat Çırak Okulu” olarak hizmet vermiştir. Okulun Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlı resmi okullara denkliği kabul edilmiş ve 1945’li yıllarda ismi “Orta Sanat Okulu” olmuştur. 1960’lı yıllarda ise “Sanat Orta Okulu” adıyla bir teknik eğitim okulu olarak eğitim hayatına devam etmiştir. 1965-1966 eğitim yılıyla birlikte Milli Eğitim

Bakanlığı'nın almış olduğu kararla eğitim süresine üç yıl daha eklenen okul, “Denizcilik Bankası Erkek Sanat Enstitüsü” adıyla eğitim öğretime başlamış ancak daha sonra “Gemi Yapı Sanat Enstitüsü” adını almıştır. Bünyesinde eğitim süresi üç yıl olan “Gemi Yapı Teknisyen Okulu” da kurulan bu eğitim kurumu, Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi adıyla eğitime devam etmiş ancak 1982 yılında kapatılmıştır. Tersanecilik alanında yıllarca deneyimli eleman yetiştirmiş olan bu okulun yerine kapatıldıktan sonra bir cami yaptırılmıştır (Baykal, 2017: 159-160).



Görsel 20: 1982 yılında kapatılan Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi'nin yerine yapılan cami
Kaynak: (Hamidi, 2014)

Haliç Tersanesi'nde tersaneye giriş çıkışı sağlayan kapılardan biri olan ve günümüze ulaşan tarihi Azapkapı⁹ da bulunmaktadır. 1967 yılında yapılan bir yol genişletme çalışmasında tersane duvarının bir kısmı yıkılmış ve Azapkapı yol ortasında kalmıştır. 1995 yılına kadar bu şekilde gelen Azapkapı'nın bu yıl İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından taşınması kararı alınmıştır. Ancak taşıma sürecinde bu tarihi kapıya gerekli özen gösterilmemiştir (Köksal, 1996: 76-83). Üzerinde 1857 yılına ait olan bir yazıt olduğu bilinen Azapkapı, günümüzde Şişhane Yokuşu'nda bulunmakta ve silinen yazıt üzerinde “Denizcilik Bankası T.A.O Gemi İnşa ve Tamir İşletmesi Haliç Tersanesi” yazmaktadır.

⁹ Reşat Baykal'ın (2017: 146) anlatımına göre 19. yüzyılda yaptırılan üçüncü kuru havuz inşaatında azat edilecekleri vaadiyle mahkûmlar çalıştırılmıştır. Ancak havuzun inşaatı 14 yıl sürmüş ve bu durum mahkûmlara azap olmuştur. Bu nedenle tersane kapısının adı Azatlar Kapısı olması beklenirken Azapkapı olmuştur. Kapının ismiyle ilgili diğer bir anlatım ise deniz erleri olan “Azep” lerin kıışlasının bu bölgede olması ve bu kapıyı kullanmaları nedeniyle kapı Azapkapı olarak adlandırılmıştır.



Görsel 21: Azapkapı (07.03.2024)

Kaynak: Kişisel Arşiv

Camialtı Tersanesi ise Haliç Tersanesi ile Taşkızak Tersanesi arasında 72.000 m² bir alan üzerinde kurulmuş bir tersanedir. 1952 yılına kadar değişik müdürlüklere bağlı olan tersane 1953 yılında Denizcilik Bankasına devredilmiş ve Camialtı Tersanesi adıyla Haliç Tersanesi'nden ayrılarak bağımsız bir tersane olmuştur (Baykal, 2017: 179-180). 400 m uzunluğunda bir rıhtıma sahip olan Camialtı Tersanesi'ne 1960'lı yıllarda Birinci ve İkinci Beş Yıllık Plan çerçevesinde yatırımlar yapılmıştır. Bu yatırımlarla birlikte Camialtı Tersanesi'ne yeni bir gemi inşa kızağı inşa edilmiş ve atölyelerle zenginleştirilmiştir (Irmak, 2017).

Haliç ve Camialtı Tersaneleri'nden farklı olarak sivil değil askeri tersane olan Taşkızak Tersanesi ise Camialtı Tersanesi'nin yanında Kasımpaşa ve Hasköy semtleri arasında kurulmuştur. 142.000 m² bir alan üzerinde kurulu olan Taşkızak Tersanesi'nde yaklaşık iki bin subay, astsubay, devlet memuru ve işçi görev yapmış ve Deniz Kuvvetleri'ne bağlı mevcut gemilerin bakım ve onarımı ile yeni gemi inşa faaliyetlerini sürdürmüştür (Baykal, 2017: 251-252). Aynalıkavak kasrı'nın bir bölümünün Tersane-i Amire'ye devredilmesiyle oluşan Taşkızak Tersanesi'nde tersanelerin ilk büyük gemi inşa kızaqları olan Valide kızağı, Taş kızak ve Ağaç kızak inşa edilmiştir (Köksal, 1996: 49).



Görsel 22: Taşkızak Tersanesi (1998)

Kaynak: (Baykal, 2017)

20. yüzyılın başlarında Haliç Tersaneleri'nde pek bir gelişme olmamıştır. Tersanenin gelişmesi için bir İngiliz firması ile anlaşma sağlanmış ancak 1913 yılında yapılan bu anlaşma I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle 1914 yılında iptal edilmiştir. Tersane 1928 yılında İktisat Vekaleti'ne devredilmiş, 1931 yılında ise bir kısmı Gölcük'e taşınmıştır. 1933'te Haliç ve Camialtı Tersaneleri Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'ne bağlanmış, 1952 yılında ise Haliç Tersanesi, Denizcilik Bankası'na devredilmiştir. 1953 yılında Camialtı Tersanesi Haliç Tersanesi'nden ayrılmıştır. 1984'te Haliç, Camialtı, İstinye, Alaybey ve Pendik Tersaneleri Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'ye başlanmıştır. Taşkızak Tersanesi de Deniz Kuvvetleri Konutanlığı'na bağlı olarak faaliyetlerine devam etmiştir (Köksal, 1996: 29-30).

1993 yılında Haliç ve Camialtı Tersaneleri gerekçe olarak zarar ettikleri gösterilerek önce kapatılmalarına daha sonra da özelleştirilmelerine karar verilmiştir. Bu karar sonrasında Haliç Tersanesi'nde yeni gemi inşa süreci durdurulmuş sadece bazı birimlerinde bakım ve onarım yapılmıştır. Ancak bu süreçte kullanılmayan birimlerde bakımsızlık nedeniyle tahribatlar meydana gelmiştir. Özelleştirme kararı ise gelen tepkiler üzerine uygulanamamıştır (Köksal, 2005: 160).

1995 yılında İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 22.03.1995 tarihli, 6482 sayılı ve 379 numaralı toplantısıyla tersane bölgesi tarihi sit alanı olarak tescil edilmiş ve 2009 yılına kadar içindeki toplam 52 yapı tet tek tescil edilmiştir (Köksal, 2013: 104). Ancak Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 2000 yılında aldığı kararla tersaneler kapatılmış, Haliç Tersanesi İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü'ne, Camialtı Tersanesi İstanbul Valiliği İl Özel İdaresi'ne devredilmiş ve Taşkızak Tersanesi ise Pendik'e taşınmıştır (Köksal, 2005: 79).

BEŞİNCİ BÖLÜM

TERSANE-İ AMİRE'DEN TERSANE İSTANBUL'A: HALİÇ TERSANELERİ DÖNÜŞÜM PROJESİ

5.1 Bir Mega Projenin Anatomisi: İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi – Tersane İstanbul (Haliçport)

2000 yılında kapatılan Haliç Tersaneleri'yle ilgili birçok proje gündeme gelmiş ancak nihai sonuç 2013 yılında alınmıştır. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün 13.05.2013 tarihinde Resmî Gazete'de yer alan 3996 sayılı “Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkındaki Kanun” kapsamında Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin “İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi” adıyla ihale edileceği belirtilmiştir (Resmî Gazete, 2013). Bu ilan sonrasında kısa bir süre içerisinde 2 Temmuz 2013 tarihinde ilk değerlendirmeler sonrasında 24 Temmuz 2013 tarihinde Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin açık artırma ile ihalesi yapılmış, Haliç Tersanesi ise bu ihalenin dışında kalmıştır. İki grubun katıldığı bu ihalede ilk grubu “Cengiz İnşaat, Taca İnşaat ve Galeri Kristal” oluştururken ikinci grup “Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine Otelcilik” oluşturmuştur. İhaleyi ise 1 milyar 346 milyon dolar bedel ile Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine Otelcilik grubu kazanmıştır (Hürriyet, 2013).

Sembol Uluslararası Yatırım, Ekopark Turizm ve Fine Otelcilik grubu 4 yılı inşaat, 45 yılı da işletme olmak üzere yap-işlet-devret modeli çerçevesinde alanı 49 yıllığına devralmıştır. Planlanan proje kapsamında Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin bulunduğu alana “her biri 70 yat kapasiteli iki yat limanı, her biri 400 oda kapasiteli 5 yıldızlı iki otel, dükkanlar, restoranlar, kongre ve kültür merkezleri, sinema ve eğlence tesisleri, bin kişilik cami ve otopark” yapılacağı öne sürülmüştür (Hürriyet, 2013). Ancak projenin detayları kamuoyuyla paylaşılmamış bunun yerine bazı medya haberlerinden bilgi edinilebilmiştir. Resmî Gazete'de (2013) yer alan ihale duyurusunda ihaleye iştirak etmek için ihale dosya bedeli 50.000 TL olarak ifade edilmiştir. Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Mimarlar Odası, ihale dosyasını incelemek amacıyla başvuru yapmış ancak “ihaleye katılmayacak olanlara bilgi verilemeyeceği” nedeniyle izin verilmemiştir (Köksal, 2016: 18).

Haliçport Projesi'yle ilgili 2013 yılından bu yana yaşanan süreç hakkında bir özet vermek yerinde olacaktır. Daha sonra bu süreç daha ayrıntılı bir şekilde tekrar ele alınacaktır. Öncelikle projenin ilanından kısa bir süre sonra Haliçport Projesi'ne karşı bir araya gelen ve tersanelerin bir

endüstriyel miras olarak yaşatılması gerektiğini savunan tersane işçi ve emeklileri, bazı meslek örgütleri, meslek kuruluşları ve sendikalar, bazı mahalle sakinleri, mahalle dernekleri ve siyasi parti temsilcilerinden oluşan bir grup Haliç Dayanışması'nı oluşturmuştur. Bu arada TMMOB Mimarlar Odası projenin durdurulması ve iptalini istemiştir (Köksal, 2016: 19-20). Gelen tepkiler üzerine Nisan 2015'te projenin yapılacağı alan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından “özel proje alanı” olarak ilan edilmiştir. 3 Kasım 2015 tarihinde ise TMMOB'a bağlı dört oda (Gemi Mühendisleri Odası, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi ve Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi) Haliçport Projesi'ne yönelik imar planlarını yargıya taşımıştır (Cumhuriyet, 2015). 30 Kasım 2015 tarihinde Haliçport Projesi'nin ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) toplantısı yapılacağı duyurulmuştur. Sözlüce Kongre Merkezi'nde yapılan toplantıya katılan Haliç Dayanışması toplantının açtırılmaması ve “halk ile görüşüldü” ibaresinin geçmemesi için hukuki itirazlarını yapmıştır (Köksal, 2016: 22). Aynı yıl Aralık ayında ise projenin müellifi olan Teğet Mimarlık'ın hazırladığı “Darzana” isimli proje Venedik Bianali'ne seçilmiştir. İstanbul Kültür Sanat Vakfı'nın (İKSV) yürüttüğü proje için Camialtı Tersanesi'nde bulunan atık malzemelerden inşa edilmiş bir tekne Venedik Tersanesi'ndeki Türkiye pavyonunda yer almıştır (Köksal, 2019).

2018 yılına gelindiğinde ise TMMOB'a bağlı bazı odaların projeye karşı açmış oldukları dava sonuçlanmıştır. Projenin imar planı mahkeme tarafından iptal edilmiş ve bunun üzerine yeni bir plan hazırlanmıştır (Sözcü, 2018). Tersane bölgesinde 2013 yılından 2018 yılına kadar geçen sürede herhangi bir işlem yapılamamış ancak 2018 yılının Ağustos ayında koruma kurulu onayı olmadan kaçak yıkımlar başlamıştır. Yıkımlar önlem alınmadan yapılmış ve bu nedenle ortaya çıkan asbest ciddi sağlık sorunu tehdidi oluşturmuştur. Aynı yıl, Haliçport projesi dışında tutulan Haliç Tersanesi kısmının da İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Türkiye Teknoloji Takımı Vakfı işbirliğiyle “Bilim Merkezi” olarak yeniden işlevlendirileceğinin duyurusu yapılmıştır (Köksal, 2019). 2019 yılında ise İKSV tarafından düzenlenen ve Koç Holding'in sponsor olduğu “İstanbul Bienali” “Yedinci Kıtı” başlığıyla İstanbul'da farklı üç mekânda düzenlenmesi planlanmıştır. Bu mekânlar arasında Haliçport da yer almış ancak var olan asbest ve insan sağlığı üzerindeki riskleri nedeniyle bu mekânlar arasından çıkarılmıştır (Sözcü, 2019).

Bütün itiraz ve engellemelere rağmen 2019 yılında Haliçport'un temeli atılmıştır. Temel atma törenine katılan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan altı yıl geciktirilen bu proje için mücadele ettiklerini ve sonunda projenin hayata geçeceğini, tersane alanına iki yat limanı, üç müze ve üç otel yapacaklarını belirtmiştir. Projenin ismi ise değiştirilmiş Haliçport yerine “Tersane İstanbul” olmuştur. 5 yıldır inşaatı devam eden Tersane İstanbul Projesi için oluşturulan web sitesinde projenin tanıtımı yapılmış ve aşağıda bu siteden hareketle proje detayları verilmiştir.

Sık sık Haliç'in ve tersanelerin tarihine atıfta bulunan Tersane İstanbul web sitesinde proje için toplam 1100 odalı beş yıldızlı dört otel yapılacağı belirtilmiştir. Bu oteller için belirtilen tanıtım ifadesi ise şu şekildedir; *“Büyük bölümü deniz manzaralı çok farklı oda tipleri sunan otel, eskitersane depolarından dönüştürülen restoranlarının ve sosyal alanlarının yanı sıra; tarihi şehir manzaralı modern ana binasıyla da bambaşka bir renk olarak Haliç silüetine ekleniyor”* (Tersane İstanbul, Konaklama).



Görsel 23: Tersane İstanbul Otelleri

Kaynak: Tersane İstanbul (Çevrimiçi) <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/konaklama>

Tersane İstanbul Projesi'nde otel dışında konaklama için bir diğer seçenek ise beş yıldızlı apart yalı daireleri ve loft dairelerdir. Lüks yalı dairelerinin tanıtımı ise şu şekildedir; *“Tersane İstanbul'un yalı dairelerinden birinde oturmak, Boğaz kıyısındaki enfes bir Osmanlı konağında yaşamakla boy ölçüşebilir; tabii bu sefer Topkapı Sarayı ve Ayasofya'dan başlayıp Balat'a ve eski İstanbul surlarına kadar uzanan nefes kesici bir Eski Şehir panoraması eşliğinde...”* (Tersane İstanbul, Yaşam).



Görsel 24: Tersane İstanbul Lüks Yalı Daireleri

Kaynak: Tersane İstanbul (Çevrimiçi) <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/yasam>

Tersane İstanbul'da bir de alışveriş merkezi planlaması bulunur. Lüks mega projelerin olmazsa olmazı alışveriş merkezleri, Tersane İstanbul'da lüks alışveriş caddelerinin olduğu bir meydan ve kapalı bir alışveriş merkezi şeklinde planlanmıştır. Tersane İstanbul sayfasında projenin alışveriş merkezi detayıyla açıklama yapılırken tersanede yer alan tarihi Dökümhane binasının da planlama içinde olduğu bilgisi verilerek tersanelerin tarihi ve nostaljisi üzerinden pazarlamanın devam ettiği görülmektedir;

“Buradaki tarihi Dökümhane binası, sıra dışı bir peyzaj düzenlemesi sayesinde yeni yapılarla bütünleşirken, mekâna endüstriyel his katan detaylarla da zenginleşiyor. En tepede konumlanan bir sağlık otelinin yanı sıra, yeni ofis ve yaşam alanlarına da komşu olan Luxury Plaza'nın eşsiz tarihi kent silüetine bakan ayrıcalıklı konumuyla global markaların kozmopolit müşteri profili için ideal keşif noktası olacağı kesin” (Tersane İstanbul, Alışveriş).



Görsel 25: Tersane İstanbul Alışveriş Merkezi

Kaynak: Tersane İstanbul (Çevrimiçi) <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/alisveris>

Tersane İstanbul web sitesinde projenin içinde yer alan ve koruma altında olduğu belirtildiği yapıların da bulunduğu ve bu yapıların “mekânın zanaatkar geçmişini sahiplenmek” adına değerlendirildiğinden bahsedilmiştir. Bu anlamda koruma altında olan tarihi tuğla depoları dünyaca ünlü markaların yer alacağı bir “Tasarım Merkezi”ne dönüştürüleceği bilgisi verilmiştir:

“Koruma altındaki tarihi tuğla depoları ve fabrikalarıyla mekanın endüstriyel ruhunu yaşatan Tersane İstanbul, aynı zamanda mekanın zanaatkar geçmişini sahiplenmek için de hiçbir fırsatı kaçırmıyor. Tersanenin DNA'sına kazanmış “üretim” kültürü, Tersane İstanbul'un tarihi depolarında yeniden hayat buluyor. Yetenekli genç yerli tasarımcıların konsept mağazalarının yanı sıra, dünyaca ünlü uluslararası mono markaların da Türkiye pazarına ilk kez tanıtılacağı ve global moda trendlerinin

hakim olacağı tasarım merkezinde; Z ve Milenyum Kuşağı'nın ilgi alanına giren sokak giyimi, oyun kültürü, dijital çağ ve sürdürülebilirlik temaları da ön planda olacak” (Tersane İstanbul, Alışveriş).

Projenin içerisinde yemek mekânları da unutulmamıştır. Birçok lezzetin bir araya geldiği restoranların olacağı bir açık hava bölümü de projede yer almıştır. Yemek mekânlarının tanıtıldığı bu bölümde dikkatleri çeken husus ise 19. yüzyılda Taşkızak Tersanesi'ne inşa edilen kızaklardan biri olan Valide Kızağı detayıdır. Tersane İstanbul projesi içinde tarihi Valide Kızağı yemek yenilebilecek bir açık hava mekânına dönüştürülmesi planlanmıştır. Bu planlama şu şekilde açıklanır:

“Bir zamanlar donanmaya ait gemilerin inşa edildiği, şimdilerde ise kültürel miras olarak koruma altındaki Valide Kızağı, üstü etkileyici bir demir konstrüksiyon ile örtülerek mimari açıdan yeniden yorumlanıyor ve Tersane İstanbul rıhtımının en etkileyici yapısı ve adeta sembolü olmaya hazırlanıyor. Hemen suyun kıyısındaki büyüleyici atmosferi ve teknelerin yaşayabileceği iskelesiyle, şehrin açık havada yemek yenebilecek en iyi noktası olmaya aday Valide Kızağı, çeşitli gastronomik sürprizleri aynı çatı altında bir araya getiriyor” (Tersane İstanbul, Lezzet)



Görsel 26: Tersane İstanbul Valide Kızağı Yemek Mekânı

Kaynak: Tersane İstanbul (Çevrimiçi) <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/lezzet>

Tersane İstanbul Projesi'nde etkinlik mekânları da bulunmaktadır. İki çağdaş müze, bir “Müze Meydanı”yla birlikte çeşitli müzik, sanat performanslarına ev sahipliği yapacak olan “Event Hall” planlama içinde yer almaktadır. Sadberk Hanım Müzesi ve Kadın Kültürü Müzesi yapılması planlanan müzeler olmakla birlikte Müze Meydanı, Tersane İstanbul'un en canlı buluşma noktalarından biri olarak tanıtılmıştır. Tersanenin yüzyıllardır önemli bir parçası olan Aynalıkavak Kasrı ve Has Bahçe

ise Müze Meydanı planlamasında önemli bir yer tutmaktadır. Tersanelerin tarihi ve belleğine sıkça vurgu yapan Tersane İstanbul, Müze Meydanı projesini de bu bağlamda açıklamıştır:

“Meydanı ve çevresindeki müzeleri ziyarete gelenler, bir taraftan Aynalıkavak Kasrı’nın asırlık Osmanlı bahçelerine ve nadide koleksiyonlarına, diğer taraftan ise tersanenin yeni kültürel fonksiyonlar kazandırılan tarihi taş kızaklarına keyifli bir yürüyüşle kolayca erişebilecek. Anıtsal Sultan Kapısı ile Müze Meydanı’na bağlanan Aynalıkavak Kasrı’nın klasik Osmanlı bahçesi ise Haliç kıyısında bir zamanlar hüküm süren keyifli yaşamın izlerinin hala görülebildiği nadir noktalardan biri olarak dikkate değer” (Tersane İstanbul, Etkinlik).



Görsel 27: Tersane İstanbul, Sadberk Hanım Müzesi

Kaynak: Tersane İstanbul (Çevrimiçi) <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/etkinlik>



Görsel 28: Tersane İstanbul Müze Meydanı

Kaynak: Tersane İstanbul (Çevrimiçi) <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/etkinlik>

Müzik, moda ve sanat etkinliklerin yapılacağı Event Hall için ise tersanenin eski Torpido Fabrikası seçilmiştir. Event Hall ile ilgili tanıtım şu şekildedir;

“Tersane bünyesindeki eski Torpido Fabrikası’nda, endüstriyel demir putrellerin taşıdığı tonozlu ahşap tavanlar altında misafir ağırlayan Event Hall, çok farklı düzenlemelere imkân veren loft tipi atmosferiyle seçkin toplantılara ev sahipliği yapmaya başladı bile! Konserler, tiyatro gösterileri, defileler, dünyanın önde gelen markalarına yönelik etkinliklerin lansmanları, uluslararası müzayedeler ve festivaller ile kentin kültürel gündemine damgasını vuracak bu mekân, şehrin hikayesi olan tarihi alanlarından birini genç nesillerle yeniden buluşturacak” (Tersane İstanbul, Etkinlik).

Aynı zamanda tersane bölgesinde bir rıhtım düzenlemesine gidilmiş ve çeşitli etkinliklerin yer alacağı bir gezinti hattı planlanmıştır. Bir eğlence rıhtımının planlandığı projede de yine tersanelerin tarihi ve endüstriyel mirasından faydalanılmış ve bu miraslar proje kapsamında çeşitli eğlence yerleri olarak yeniden işlevlendirilmesi planlanmıştır. Yapılan bu planlamayla ilgili verilen bilgi şu şekildedir;

“Avrupa kentlerinde rastlanan tarzda bir yaya bulvarı ile Luxury Plaza’ya bağlanacak rıhtımın diğer can alıcı noktaları arasında; tarihi Şükrü Okan Kızağı çevresinde yapımı devam eden sıra dışı Aile Eğlence Alanı ile Taşkızak’tan dönüştürülen ve deniz üzerine kurulacak bir sahne ile tamamlanan Açık Hava Tiyatrosu da bulunuyor” (Tersane İstanbul, Etkinlik).



Görsel 29: Tersane İstanbul Rıhtımı

Kaynak: Tersane İstanbul (Çevrimiçi) <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/etkinlik>

Proje detayları incelendiğinde tersanelerin sık sık tarihi mirasına vurgu yapıldığı görülmektedir. Tersanelerin işlevinin tamamen değiştiği ve aynı zamanda lüks bir kent mekânına

dönüştürüldüğü açıkça görülebilmektedir. Tersanelerin alışveriş merkezi, lüks daireler ve otellere dönüştürüldüğü bu projenin üst kesime hitap eden bir proje olduğu açıkça anlaşılmakla birlikte bu projenin pazarlaması ise tersanelerin 600 yıllık geçmişiyle birlikte yapılmaktadır. Bir endüstri mirası olarak Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin koruma altında olması gereken altı asırlık tarihi, sermayeyi Tersane İstanbul'a çekmenin bir aracı yapılmıştır. Genel itibariyle tersaneler bir üretim mekânından tüketim mekânına dönüşüm yaşamıştır.

5.2 Üretim Mekânından Tüketim Mekânına Haliç Tersaneleri

Haliç Tersaneleri kurulduğu tarihten itibaren altı asır boyunca işler vaziyette kalan önemli bir üretim tesisidir. Dünyada bu anlamda bir örneği olmayan, onlarca yıl özgünlüğünü korumuş ve üretim yapmış bu tesis bu bağlamda önemli bir endüstri mirasıdır. Bir endüstri mirası olarak bu tesisin hem üretim hem de kent için anlam ve önemini ise Gül Köksal'dan (2013: 102-103) hareketle şu şekilde sıralayabiliriz; Öncelikle tersaneler sadece kendi içinde kapalı kapılar ardında üretim yapan bir tesis olmamış, kurulduğu yıldan itibaren bulunduğu semtin de gelişiminde etken olmuştur. Kasımpaşa'dan Hasköy'e kadar olan bölgenin gelişimi ve tarihi, tersanelerden bağımsız değildir. Aynı zamanda Haliç Tersaneleri hem Haliç'in hem İstanbul'un hatta tüm Türkiye'nin, altı asırlık bir tarihiyle bu güne ulaşmış önemli bir endüstri mirasıdır. Bu endüstri mirası onlarca yıl üretim yapmış ve hem Osmanlı döneminde hem de Cumhuriyet döneminde gemi sanayisinin merkez üssü olmuştur. Bu anlamda kentsel bellekteki yeri ve önemi de ayrıca ele alınmalıdır. Haliç Tersaneleri aynı zamanda önemli bir üretim modeli olmuştur. Teknik bilgi birikimini altı asır geliştirmiş ve aktarmış bu tersaneler, önemli de bir istihdam kaynağıdır. Haliç Tersaneleri aynı zamanda kentin su ile olan bağlantısı için de önemlidir. İstanbul gibi bir su kentinde şehir hatları vapurlarının imalatı, bakım ve onarımı Haliç Tersaneleri tarafından yapılmıştır. Ayrıca geçmiş bütün depremlerde zarar görmemiş ve depreme dayanıklılığını ispatlamış olan bu tesis, olası bir depremde lojistik destek sağlama noktasında da önemli olabilirdi (Köksal, 2013: 102-103).

Haliç Tersaneleri bütün anlam ve önemine rağmen bugün işlev göremez bir hale getirilmiştir. Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri, Tersane İstanbul (Haliçport) projesi kapsamında son beş yıldır yapılan inşaatlar ve yıkımlarla değişip dönüşmektedir. 2013 yılında ihalesi yapılmış, 2019 yılında ise temelleri atılmış bu projeyle birlikte altı asır işleyen bir endüstri mirası yukarıda projenin detaylarında da gösterildiği gibi bugün üretim mekânı özelliğini yitirmiş ve bir tüketim mekânına dönüştürülmüştür.



Görsel 30: Balat Sahili'nden Tersane İstanbul'un Bir Görünümü

Kaynak: Kişisel Arşiv

1980'lerden itibaren Türkiye'de ANAP ile başlayan neoliberal dönemde uygulanan sanayisizleşme ve özelleştirme politikalarını Haliç Tersaneleri'nin dönüşüm sürecine giden yolun başlangıcı olarak almak doğru olacaktır. 1980'lerin sonlarından itibaren devlet kurumları tek tek özelleştirme kapsamına alınmaya başlanmıştır. Tekel Fabrikaları ya da SEKA Kağıt Fabrikası'nı bu sürece örnek olarak gösterebiliriz. 2008 yılında özelleştirilen Tekel Fabrikaları 2009 yılında kapatılmış aynı şekilde 1998 yılında özelleştirme kapsamına alınan SEKA Kağıt Fabrikası da 2005 yılında kapatılmıştır. Bu iki örnek özelleştirme kapsamına alınan devlet kurumlarının küçük bir örneğini oluşturur. 1993 yılında Haliç Tersaneleri için alınan özelleştirme kararını da bu bağlamda değerlendirilmesi mümkündür. Bu kurumlarda 90'lı yıllardan itibaren bir atıllaştırma, işlevsizleştirme politikası uygulanmaya başlanmış ve süreç sonunda da zarar ettikleri ya da işlevsiz oldukları gibi nedenler öne sürülerek özelleştirme kapsamına alınmışlardır. Örneğin 1980'lerden 2000'lere gelene kadar TEKEL'de çalışan işçi sayısı 70 binlerden 20 binlere, Haliç Tersaneleri'nde çalışan sayısı ise 7 binlerden 500'lere kadar düşmüştür (Odman, 2010).

Haliç Tersaneleri, zarar ettikleri, Haliç'i kirlettikleri ve devlete yük oldukları gerekçeleri öne sürülerek 2000'lere kadar işlevsizleştirilmeye çalışılmış ve sonra da kapatılmıştır (Köksal, 2019). 1993 yılında alınan özelleştirme kararı uygulanmamış ancak işlevsizleştirme süreci devam etmiştir. 1998 yılından itibaren üç yıl boyunca Galata Köprüsü açılmamış bu durum da gemilerin çıkışını zorlaştırmıştır (Odman, 2010). Bu süreci 1976 ve 2000 yılları arasında Taşkızak Tersanesi'nde planlama subay yardımcısı olarak çalışmış olan bir görüşmecimiz şöyle aktarmıştır:

Tersane görevini yapamıyordu artık. Çünkü gemilerin hacimleri büyüdü ve köprü de zorlaştırıyordu. Köprüden gidip gelişler zorlaştı. Galata Köprüsü arızalandı. Gemiler çıkamadı oradan bir süre. Biz çıkacağımız zaman açılıyordu köprü ama bazen anlaşıyorlardı, açmıyorlardı köprüyü. Geminin direğini kesiyorduk sonra dışarıda birleştiriyorduk. (G6, 70, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Aynı dönemde tersaneler Haliç'i kirlettiği iddiasıyla suçlanmaya başlanmış ve bu durum sık sık basında da yer almıştır. Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri'nin eski çalışanlarıyla yapılan görüşmelerde tersane çalışanları Haliç Tersaneleri'nin Haliç'i söylediği kadar kirletmediğini asıl sorunu Haliç'in temizliği için yerel yönetimlerin bir önlem almamış olmasına bağlamışlardır. Tersane çalışanları tersanelerin Haliç'i kirletmesi iddiasını tersaneleri kapatma yolunda bir bahane olduğunu düşünmektedirler. Bu durumu şöyle açıklamışlardır:

Tersaneler Haliç'i kirletebilirdi ancak bu önlenabilir bir şeydi. Ancak belediye önlem almıyordu. Tersaneler orada olmaya devam etseydi önlemi kesin alınacaktı. Zaten Dalan döneminde kollektör sistemi başlamıştı. Taşkızak Pendik'e taşındıktan sonra kirlilik olmuyor muymuş? O zaman orası da kirlenecek. Şehirleşme orada da var. (G4, 76, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

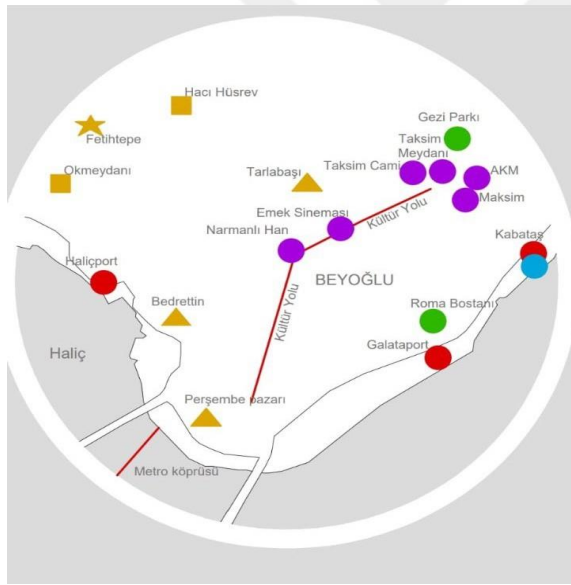
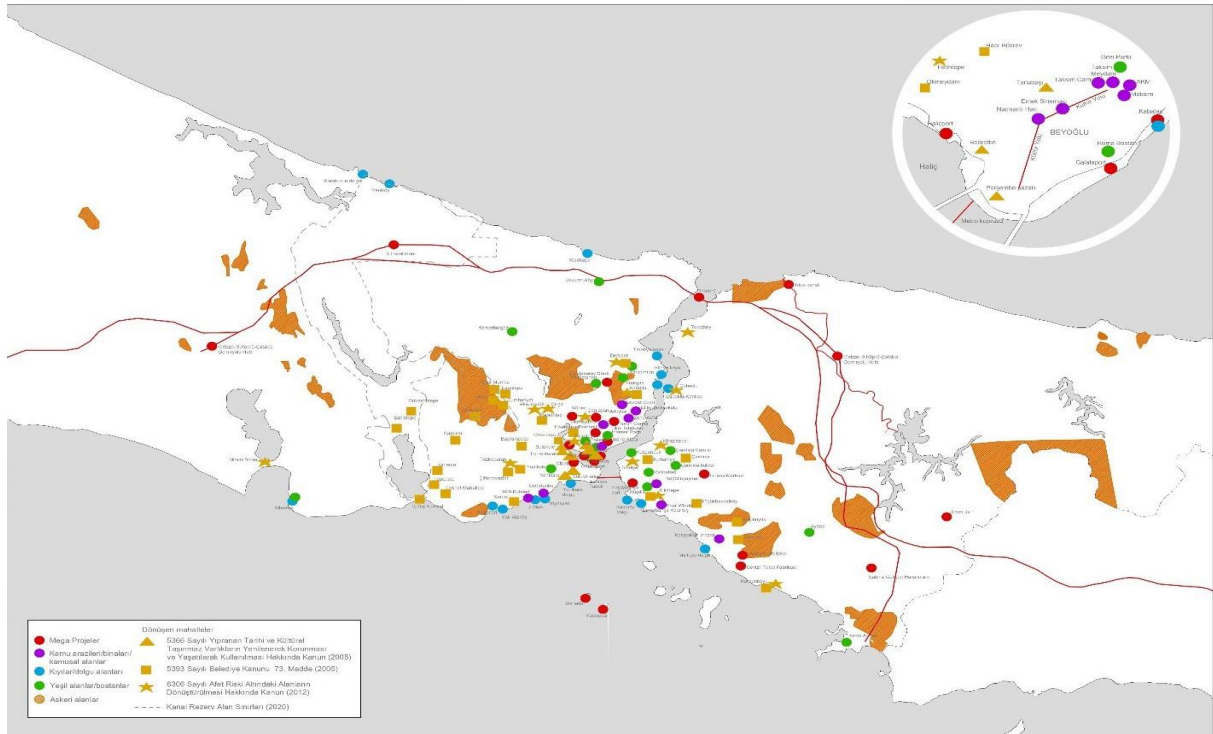
Tersaneleri neden taşıdılar? Siyasi olarak orayı özelleştirmek istiyorlardı. Camialtı Tersanesi'nde aynı şekilde. Neden? Tersaneler Haliç'i kirletiyor dediler. Kirletmiyordu. Biz orada balık tutuyorduk. 1965'te ben Haliç Tersanesi'nde öğlen paydosunda balık tutuyordum, balık yiyorduk. Önlem alınırsa kirlenmez. Bir takım rant işi içine giriyor. (G3, 79, Erkek Taşkızak Tersanesi)

Sürecin bir diğer ayağı ise 1999 Gölcük depremiyle olmuştur. Depremle birlikte Gölcük Askeri Tersanesi ciddi bir hasar almış ve Pendik Tersanesi ise zarar gören askeri gemi üretimini karşılaması nedeni ileri sürülerek Kamu'dan alınıp Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir. Bu arada askeri tersane olan Taşkızak Tersanesi için de Pendik'e taşınması kararı alınmıştır. Geriye kalan iki kamu tersanesi olan Camialtı ve Haliç Tersaneleri'nde de 2000 yılında üretim durdurulmuştur (Odman, 2010). Camialtı Tersanesi'nde 1974-1996 yılları arasında 22 yıl çalışmış, tersanelerin kapatılmasına doğru giden sürecin tanığı olmuş eski bir tersane işçisi bu süreci şu şekilde değerlendirmiştir:

Ama sonraki süreçte şöyle bir şey oldu. İngiltere'de Thatcher, Reagan var Amerika'da. Türkiye'de Özal var. 1980'li yılların başından itibaren kamu fabrikalarının artık devletlerin sırtında bir yük olduğu gibi bir tez üretmeye başladılar. Sosyal güvenlik politikalarının yük olduğunu, elden çıkarılması gerektiğini ve özelleştirilmesi gerektiğini

söylediler. Yoğun bir ideolojik mücadele başlattılar. Bizde buna karşı uzun süre direndik tersaneler olarak. Tersaneleri ilk önce kapatmak istediler. Kapatmak istediklerinde işte söyledikleri şeyler; Haliç'i kirletiyor, görüntüsünü bozuyor, zarar ediyor, devletin sırtına yük oluyor gibi. Sonuçta bunda başarılı oldular. Çünkü emeklilik falan derken bizim de sayımız gitgide azalmıştı. İlk önce İstinye Tersanesi sonra Camialtı Tersanesi kapatıldı. Haliç Tersanesi'ni de total bir tersane haline getirdiler, küçülttüler. (G9, 68, Erkek, Camialtı Tersanesi)

2000 yılından itibaren Haliç Tersaneleri'yle ilgili çeşitli projeler gündeme gelmiş, son olarak 2013 yılında Haliçport adında bir mega projenin uygulanmasına karar verilmiştir. 1980'li yıllardan itibaren tüm dünyada kentlerin ön plana çıktığı, marka şehirler yaratmak ve bu sayede kenti sermaye yatırımları için daha cazip hale getirme çalışmaları Türkiye'de de görünür hale gelmiş ve kent mekânı hızlı bir dönüşüm sürecine girmiştir. Bu anlamda kenti hızlı ve derinlemesine dönüştüren projeler olan mega projeler kentin sermaye için bir cazibe merkezi haline gelmesi adına önemli bir strateji olmuştur. Özellikle 2000'li yıllarda AKP dönemiyle birlikte mega projeler sıklıkla duyulmaya başlanmıştır. 2011 Seçim Beyannamesi'nde hedeflerinden birinin marka şehirler yaratmak olduğunu belirten AKP, bu yıllardan itibaren birçok mega projeye imza atmıştır. Marmaray Tüneli Projesi, Üçüncü Uluslararası Havaalanı, Üçüncü Boğaz Köprüsü, Kanal İstanbul, Galataport (Salı Pazarı ve Kruvaziyer Limanı Projesi), Haydarpaşa Port (Haydarpaşa Garı ve Limanı Dönüşüm Projesi), Haliç Port (Tersane İstanbul Projesi), Zorlu Center, Fikirtepe Kentsel Dönüşüm Projesi bu mega projelerdendir.



Görsel 31: İstanbul'da Mega Projelerin Haritalandırılması

Kaynak: (Öztürk, 2024)

Kamu-özel işbirliği (KÖİ) projeleri olan bu mega projeler özellikle 90'lı yıllarda adını sıkça duyduğumuz özelleştirmenin bir türevi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri de KÖİ modeliyle yap-işlet-devret yönteminde 49 yıllığına özel bir işletmeye devredilmiştir. Taşkızak Tersanesi'nden emekli olan bir görüşmecinin konuyla ilgili yorumu şu şekildedir:

“İngiltere’de Thatcher’ın iktidara gelmesiyle dünyada özelleştirme tartışmaya başlandı. Bu dönemlerde bizde de Turgut Özal’ın iktidara gelmesiyle özelleştirme furusu başladı. Aslında özelleştirme dedikleri olay toplumun alın teriyle emek verip ortaya çıkardığı, toplumun hepsine ait olan malına birilerinin gelip el koymasdır. Öze geçiriyor, şahsına geçiriyor yani. Onun için özelleştirme nedeniyle tersaneler hep gitti.” (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Camialtı ve Taşkızak Tersanesi’nde Tersane İstanbul projesinin yapımı sürerken, gemi bakım ve onarım işlerine devam eden Haliç Tersanesi’nin bir bölümü İBB yönetimi tarafından “İstanbul Sanat” adıyla çağdaş sanat müzesine dönüştürülmüştür. Bir kültür ve sanat mekânı olarak işleyecek bu bölümde müze, konser alanı, atölye alanı, restoran ve müze mağazası gibi alanlar yer almıştır. 4-9 Mart 2024 tarihlerinde “Haliç Festivali” ile açılışı yapılmış İstanbul Sanat’ta bu tarihler arasında konserler yapılmış, sergi ve çeşitli etkinlikler yer almıştır. Böylelikle tersanelerin işleyen tek bölümü olan Haliç Tersanesi’nin de bir bölümüne kültür-sanat fonksiyonu verilerek tersanenin üretim alanı küçültülmüştür.



Görsel 32: Haliç Tersanesi-İstanbul Sanat

Kaynak: Kişisel Arşiv

Bütün bu süreç sonunda bugün gelinen noktada altı asır boyunca üretim yapmış bir endüstriyel miras olan Tersanei Amire’de, lüks konutları, alışveriş merkezleri ve diğer lüks yaşam alanlarıyla üretim mekânı olma özelliğinden üst sınıfa hitap eden bir tüketim mekânına dönüşme yolunda çalışmalar hızla devam etmektedir. Ancak bu durum sadece tersaneleri değil aynı zamanda çevresini de etkilemektedir.

5.3 Beyoğlu’ndan Tersane İstanbul’a Kentsel Dönüşüm

Kentsel dönüşüm projeleri incelendiğinde özellikle mega projelerin yapıldıkları yerlerin yakın çevresini de dönüştürdüğü görülmektedir. Bu anlamda Tersane İstanbul gibi bir mega projenin tersanelerin hemen arkasında yer alan Kasımpaşa ve Okmeydanı gibi semtleri de etkileyeceği, buralarda da bir dönüşüme neden olacağı öngörülebilmektedir. Nitekim İstanbul’un özellikle de Beyoğlu’nun yirmi yıldır dönüşümü göz önüne alındığında Tersane İstanbul projesinin bu dönüşümün bir parçası olduğu ve aynı zamanda projenin kendisinin de büyük çaplı bir dönüşüm yaratacağı açıktır. Köksal bu durumu şöyle açıklamaktadır:

“Yaklaşık 10-15 yıldır İstanbul’un bütünü ve dolayısıyla Haliç’in iki kıyısında gerçekleştirilmeye çalışılan bu projeler, bir plan üzerine işlendiğinde açıkça görülmektedir ki, kentin tüm değerli alanlarına sistematik olarak müdahale edilmektedir. Dolayısıyla bu projenin sadece tersaneleri hedef almadığı, İstanbul’un yaklaşık 10-15 yıldır artan bir yoğunlukta karşı karşıya kaldığı kentsel dönüşüm projelerinin bir parçası olduğu izlenmektedir. Büyük resim göstermektedir ki, neoliberal politikalar, kent tarihine, kültürüne, değerlerine önem vermeksizin kentleri yağmıyor, kent hakkını halkın, kamunun elinden alıyor.” (Köksal, 2016: 18)



Görsel 33: Tersane İstanbul’un Kasımpaşa Mahallelerine Yakınlığı

Kaynak: Kişisel Arşiv

2020 yılında Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy ve dönemin Beyoğlu Belediye Başkanı Ahmet Misbah Demircan tarafından “Beyoğlu Kültür Yolu” adlı projenin duyurusu yapılmıştır. Bu projeye göre Galataport’tan başlayarak Atatürk Kültür Merkezi’ne kadar olan bir

güzergah belirlenmiş ve bu güzergah için bazı planlamalar yapılmıştır. “Atatürk Kültür Merkezi, Maksim, Taksim Camii Kültür Merkezi, Emek Sineması, Alkazar Sineması, Atlas Sineması, Mehmet Akif Ersoy Müze Evi (Mısır Apartmanı), Garibaldi, Beyoğlu Belediyesi Sanat Galerisi, Tarık Zafer Tunaya Kültür Merkezi, Galata Mevlevihanesi, Galata Kulesi, Tophane-i Amire ve Galataport”un yer aldığı bir rota tarif edilmiş (AKM İstanbul) ve bu rota üzerinden planlanan projelerle Beyoğlu bir cazibe merkezi haline getirilmeye çalışılmıştır.

Beyoğlu’nun bir kültür aksına dönüştürülmeye çalışıldığı bu projede Beyoğlu’nun tarihi ve kültürel mirasının korunacağı ifade edilmiş olsa da bugün gelinen noktada tam tersi bir süreç yaşandığı görülebilmektedir. Beyoğlu’nun sembollerinden Emek Sineması’nın yıkılıp yerine Grand Pera AVM yapılması yine tarihi Narmanlı Han’ın bir kısmının yıkılıp yeniden yapılarak ve betonlaştırılmasıyla beraber restoran ve kafelerin olduğu bir yapı haline getirilmesi bu durumun örneklerinden bazılarıdır (Köymen, 2021). Bu tez kapsamında Beyoğlu’ndaki dönüşüm ve Beyoğlu Kültür Yolu projesinin detaylarına girilmeyecektir. Ancak bu noktada önemli olan İstanbul ve özellikle de Beyoğlu ilçesinde yoğunlaşmış olan dönüşüm projeleri ve bu projelerin birbirleriyle olan bağlantılarıdır. Bu bağlamda Kültür Yolu projesi kapsamında gösterilmesede Tersane İstanbul projesi de Beyoğlu Kültür Yolu projesiyle bağlantılı ve Beyoğlu’nun bir marka yaratma yolunda dönüştürülmesinin bir başka ayağıdır (Sarıca & Yanar, 2022).



Görsel 34: Beyoğlu Kültür Yolu Projesi Güzergahı

Kaynak: (Köymen, 2021)

Farklı dönüşüm projeleriyle Beyoğlu’nun her köşesinde bir değişim ve dönüşüme gidilmektedir. Beyoğlu’nun büyük dönüşümünde Tersane İstanbul’un hemen arkasında yer alan Kasımpaşa ve Okmeydanı gibi semtlerin de etkilenecek olması çok net bir tablodur. Bu nedenle

Okmeydanı ve Kasımpaşa semtlerinde başlayan kentsel dönüşüm sürecini Tersane İstanbul projesinden bağımsız düşünmek yanlış olacaktır. 2016 yılında Beyoğlu'nda Fetihtepe, Kaptanpaşa, Keçecipiri, Piripaşa, Piyalepaşa ve Kulaksız mahalleleri 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Kanunu çerçevesinde riskli alan ilan edilmiştir. Bu mahallelerin ortak özellikleri Tersane İstanbul projesinin hemen arkasında yer almalarıdır. Beyoğlu Belediyesi Başkanı Ahmet Misbah Demircan'ın "Okmeydanı'nı Şanzelize yapacağız" sözleriyle tanıttığı bu projede semt halkı ve mahalle dernekleri Beyoğlu Belediyesi'yle (Öztürk, 2016) anlaşamamış kentsel dönüşüm projesinin burada yaşayan halkı mağdur edeceği nedeniyle semt sakinleri projeye karşı çıkmış ve hukuki mücadele vermiştir. Ancak 2022 yılında Okmeydanı'nda bulunan Fetihtepe Mahallesi'nde yaşayanlar zorla evlerinden çıkarılmış, evlerinden çıkmak istemeyenlerin ise elektrik ve suları kesilerek evlerinden çıkmaya zorlanmıştır. 2022 yılında Fetihtepe'de yaşanan zorla yerinden etme sürecinde tez kapsamında mahallede gözlem yapılmış ve sürece tanık olunmuştur. Demircan'ın söylemlerinde ve projeye göre afet riski nedeniyle yapıldığı söylenen kentsel dönüşümün lüks bir proje olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca proje hakkında mahalle sakinleri yeteri kadar bilgilendirilmemiştir. Bu nedenle ekonomik düzeylerinin düşük olduğu bilinen mahalle sakinlerinin proje sonunda bölgede yeniden ikamet etmesi imkansız olup ikamet edebilecekleri başka bölgeler gösterilmiştir. Ancak mahalle sakinleri yerinde dönüşüm istemiş ve mahallelerini terketmek istememiştir. Fetihtepe mahallesi sakinleriyle bu süreçte yapılan görüşmelerde taleplerini "rantsal dönüşüm değil kentsel dönüşüm istiyoruz" şeklinde belirtmişlerdir.



Görsel 35: Fetihtepe Mahallesi Kentsel Dönüşüm Projesi

Kaynak: Kişisel Arşiv

Fetihtepe Mahallesi gibi diğer beş mahalle de Tersane İstanbul (Haliçport) projesinin hemen arkasındaki mahallelerdir. Bu nedenle böylesi büyük bir mega projenin bu mahalleleri dönüştürmesi kaçınılmaz bir süreçtir. Bu bağlantıyı yine en iyi şekilde eski Beyoğlu Belediye Başkanı olan ve Okmeydanı'nı Şanzelize'ye benzetmeye çalıştığını belirten Ahmet Misbah Demircan yapmıştır.

Demircan “Haliçport Okmeydanı’nın denize bakan kapısıdır” diyerek aslında Okmeydanı’nda süren kentsel dönüşüm sürecinin, Fetihstepe’de mahallelilerin polis zoruyla evlerinden çıkarılma durumunun Haliçport projesinden kaynaklandığını ve Okmeydanı’nı Haliçport’a bağlamaya çalışıldığını bizzat kendi söylemlerinde dile getirmiştir. Köksal mahallelerde yaşanan dönüşüm ve bu dönüşümün Tersane İstanbul projesiyle olan bağlantısını şöyle değerlendirmiştir:

“Haliçport bittiği zaman Okmeydanı’nın dönüşümünün tamamen sağlanması gerekiyor ki; oradaki halk hızlı bir şekilde yerinden sürülsün, diğer dönüşümlerde olduğu gibi. Bütün kıyı bölgesiyle birlikte, Okmeydanı ve devamında kültür yoluna da bağlayabiliriz, dönüşüm yan yana getirilsin. Biz de Haliç Dayanışması olarak bu konuyu zaten konuşuyoruz. Okmeydanı’daki dostlarımız da söylüyor; kıyıda dönüşüm yukarıda yoksulları istemiyor, oradakilerin sürülmesini gerektiriyor.”

Görüşmeciler Tersane İstanbul projesinin çevre mahallelerde kentsel dönüşümüne neden olduğunu ve hatta bu dönüşüm projelerinin yakın zamanda Tersane İstanbul’un tüm çevresinde olacağını belirtmişlerdir. Aynı zamanda mimar olan ve konunun uzmanı bir görüşmeci Okmeydanı’nın riskli alan ilan edilmesinin dönüşüm için bir bahane olduğunu dile getirmiştir. Görüşmecilerin Okmeydanı’nda yaşanan kentsel dönüşümüne dair yorumları şu şekildedir:

Aslında Haliçport’u arkasındaki mahallelerden, Okmeydanı’ndaki dönüşümden hiç ayrı görmedik biz. Bu sürecin kendisinin oradaki mahalleleri de olumsuz etkileyeceğini söylüyorduk. Okmeydanı’nın riskli alan ilan edilme süreci de enterasan. Okmeydanı’nın 2016 gibi bir zamanda riskli alan edilme durumu var. Halbuki orası kayalık zemin. Riskli alan ilan edilecek yer değil. Ama ona rağmen riskli alan ilan ediliyor. Ona da itiraz edildi hangi verilerle riskli alan ilan ediliyor diye. (G10, 52, Kadın, Mimar)

Tersanelerin sahasının dışında Okmeydanı, Piyalepaşa, Hasköy... buralar Haliç’e hakim yerler. Manzaraları da güzel. Buralar yıkılıp birilerine peşkeş çekilecek bütün amaç bu. (G2, 78, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Mesela şimdi Okmeydanı’nda bir kentsel dönüşüm var. Burası değiştirilip dönüştürülmek isteniyor Ama burada yaşayanlar bunun tersanelerde meydana gelen dönüşümle alakalı olduğunu bilmiyor. Ama esasında tam olarak onunla ilgili. Proje bir yıkım projesi. Diyelim ki tersanelerde yapılan otele gelen adam yatıyla geldi. Pencereden bir bakacak Fener, Cibali, Balat çok çirkin görünüyor buralar diyecek. Sonra ne diyecekler hakikaten çirkin görünüyor burayı yıkalım. Şimdi aynı şey Okmeydanı için de geçerli. (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

5.4 Haliç Tersaneleri'nde Emek Tarihi

Haliç Tersaneleri altı asırlık bir emek tarihinin izlerini taşır. Altı asırlık gemicilik tarihinin tanıklığını yapmış bu tesis, gemi inşası ve bakımı konusunda teknik bilgilerin üretildiği, biriktirildiği ve güncellenerek bir sonraki kuşağa aktarıldığı önemli bir üretim ve eğitim mekânı olmuştur. Bu anlamda hem gemi sanayii için önemli bir kaynak olmuş hem de bünyesindeki işçileri eğiterek kendi uzmanlarını yetiştirmiştir. Avrupa'dan getirilen uzmanlardan bilgiler almış, kendi okullarını açmış ve tersane bünyesinde bulunan her meslek grubunda eğitimler vererek kendi öğrencilerini yetiştirmiştir. Örneğin tek bir sınıf olarak “Hendese Odası” adıyla 1776 gibi erken bir tarihte başlayan tersane içi eğitim, giderek büyümüş ve “Mühendishane-i Bahr-i Hümayun” adıyla onlarca yıl öğrenci yetiştirmiştir (Köksal, 2013: 102). Bu okul aynı zamanda İstanbul Teknik Üniversitesi'nin de temelini oluşturmuştur. Aynı şekilde Haliç Tersanesi içinde kurulan ve tarihi 1938 yılına dayanan Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi de kapatıldığı 1982 yılına kadar tersane için deneyimli eleman yetiştirmiştir.

Temelleri Haliç Tersaneleri'nde atılmış olan İstanbul Teknik Üniversitesi'nden metalurji ve malzeme mühendisi olarak 1965 yılında mezun olan Günnur Dikeç, aynı yıl Haliç Tersanesi'nde çalışmaya başlamıştır. Tersaneye 28 yıl emek veren Dikeç, aynı zamanda 11 yıl Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi'nde dersler vermiş, öğrenci yetiştirmiştir. Günnur Dikeç tersanede ilk defa mangan bronzdan pervane üretimini gerçekleştirmiştir. Dökümhane atölyesine yıllarca emek vermiş ve onun döneminde tersanede ilk defa sfero döküm ve çelik döküm de başlamıştır (Polat, 2024). Teknik bilgiyi hem üreten hem aktaran ve tersanenin emek tarihinin en canlı örneklerinden biri olan Günnur Dikeç, tersanede çalıştığı dönemi şöyle aktarır;

“Çünkü ben orada buluşlar yaptım. İlk defa sfero döküm yaptık. İlk defa çelik döktük. İlk defa manganez bronz pervane yaptık. Bunlar çok isim yaptı. Yani motorun başlangıcını yaptık. Ambargo zamanında bütün filonun ve özel sektörün yedek parçalarını karşıladık. Çelik ocağımızı 1968 yılında kurduk, ilk çeliği döktük. İlk çelik dökümü yapacağımız zaman, işçilere karbona bakacağız, mangana bakacağız deyince hepsi gökyüzüne bakıyor. Hiç duymamış ki. Ama notlar hazırladım, hepsine notları verdim. Ocağın başında çelik nasıl dökülür kursunu yaptım. ...Gemi yapı teknik lisesinde 11 sene hocalık yaptım. Hatta burada kaynak mecmuasında vardı. Talebem, makine mühendisi olmuş. Oraya yazmış, ‘Ben Günnur Hocam’ı görünce her zaman elini öperim. Çünkü ben zaman zaman tersanede çalışırken onun bize anlattığı notları karıştırırım ve çok faydalanırım demiş.” (Polat, 2024).

Haliç Tersaneleri aynı zamanda bir “üretim modeli” dir (Köksal, 2013: 103). Eski tersane çalışanları ile yapılan görüşmelerde iş kazalarının çok az olduğu bilgisi edinilmiştir. Çalıştıkları süre

boyunca sadece bir ölümlü kazaya tanık olduklarını belirten görüşmecilere göre bunun nedeni Haliç Tersaneleri'nde kalifiye elemanların çalışmış olmasıdır. Tersaneler Pendik ve Tuzla'ya taşındıktan sonra taşeronla emanet edilmiştir. Haliç Tersaneleri'nin aksine kalifiye elaman yetiştirilmemiş ve iş güvenliğine önem vermeyen şirketler nedeniyle ölümlü kazaların sayısı oldukça fazla bir şekilde artmıştır.

Haliç Tersaneleri'nde hem mesleki hem de iş güvenliği anlamında bir bellek aktarımı söz konusu olmuştur. Bu bellek aktarımı sayesinde iş kazaları çoğunlukla önlenibilmiş ancak örneğin Tuzla'ya bakıldığında bu bellek aktarımının kesildiği görülmüştür. 2023 yılı İSİG (İş Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi) raporuna göre (2024) “gemi, tersane, deniz, liman” iş kolunda bir yılda toplam 47 işçi hayatını kaybetmiştir. En az on yıl Haliç Tersaneleri'nde çalışmış görüşmeciler sadece 1 işçi arkadaşlarının hayatını kaybetmiş olduğunu belirtirken sadece 2023 yılında tersanecilik alanında 47 işçinin hayatını kaybetmiş olması oldukça korkunç bir tablodur. Görüşmeciler bu durumu şu şekilde yorumlamıştır:

Mesela orada komutanlık binası vardı, yıktılar. Ben olsaydım orayı tersanecilik meslek yüksekokulu yapardım. Öğrencileri alır, kaynakçı yetiştir, boyacı yetiştirdim. Her alanda öğrenci yetiştirdim. Bu olmadığı için Tuzla tersanelerinde iş kazaları oluyor. Tersaneciliği bilmeyen görmeyen kahvehanelerden topladıkları adamları işin başına getiriyorlar ve o işçi işe hâkim olmadığı için iş kazası geçiriyor. Tersanecilik özel iş ister. Tersanede yetişmek önemlidir. Tersanede eleman yetişseydi hem tersane kendine eleman yetiştirirdi hem de dünya tersanelerine eleman gönderirdi. İstihdam sağlanırdı yani. Nasıl yaparsın bunu? Öğrenciyi alırsın önce öğretir sonra çalıştırırsın. Yetiştirirsen eleman ne yapacağını bilir. Ama şimdi tersanelerde bilen eleman kıtlığı var. Mesela bu konuya köy enstitüleri açısından bakalım. Hem pratiği hem teoriyi içeride öğretiyor. Tersane bu mantıkla çalıştırılabilirdi. Fakat bu büyük sermayenin işine gelmedi. (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Ben emekli olduktan dört sene sonra falan Taşkızak Tersanesi Pendik'e taşındı. Şu anda Pendik'te ama orada da iş kazaları çok fazla. Neden? Mesela atıyorum ben tersanede çalıştığım zaman iş emniyet birimi diye bir yer vardı. İş emniyet birimi bütün gemilerde güvenlik tedbirlerini kontrol ederdi ve işe ona göre müsaade ederlerdi. Yani güvenlik tedbirleri alınmadan hiçbir tersane işçisi iş başı yapamazdı. (G2, 78, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Haliç Tersaneleri'nde bellek aktarımının en önemli araçlarından biri okullar olmuştur. Bu anlamda Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi'nin kapatılması tersanelerin atıllaştırılması yolunda

atılmış önemli bir adımdır. Bu okulda okuyan öğrenciler mesleklerini işin merkezinde, tersanelerde öğrenmiş, burada stajlarını yapmış ve mezun olduktan sonra da yine tersanelerde çalışmışlardır. Bir görüşmecinin okul ile ilgili bilgisi şu şekildedir:

Hemen Şişhane’de Gemi Yapı Meslek Lisesi vardı. Orası tersanelere eleman yetiştiriyordu. Üniversiteye gidenler de oldu oradan. Ama çoğu tersanelere giriş yapardı. O kişiler daha çabuk işi kavradı. Taşkızak’a da gelirdi, Camialtı’na da gelirdi, Haliç’e de giderdi. (G4, 76, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Görüşmeciler arasında iki tersane işçisi eski Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi mezunudur. Bu işçilerden biri Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi 1960’lı yıllarda henüz bir ortaokul ve adı da “Sanat Orta Okulu” yken bu okulu bitirmiştir. Çok erken tarihlerde Haliç Tersanesi içinde bulunan bu okulda tersanecilik alanında eğitim almış ve hemen akabinde Camialtı Tersanesi’nde çalışmaya başlamış bu iki görüşmecinin okulları, aldıkları eğitim ve çalışma süreciyle ilgili verdikleri bilgi şu şekildedir:

Camialtı Tersanesi’nde çalıştım. Haliç Tersanesi Sanat Okulu’ndan 1967’de mezun oldum. Kasım ayında da tersanede iş başı yaptım. Çünkü bizim mecburi hizmetimiz vardı. Bize öyle bir bakıyorlardı ki her şeyimizi okul veriyordu. Aylık burs veriyordu okulumuz. Yani bizim ailelerimize hiç yükümüz olmazdı. Oradan mezun oldum iş başı yaptım. 1993’e kadar devam ettim. ...Bütün tersanelere bizim okulumuzdan eleman yetiştiriyordu. Biz okulda okuyorduk öğlene kadar öğlenden sonra zil çalardı hemen soyunma odasına iner, üniformalarımızı çıkarır, tulumlarımızı giyerdik. Doğru tersanenin içindeki yemekhaneye giderdik. İşçiler de gelirdi. O zaman 1500-2000 kişilik tersaneydi. İş ustalardan uygulamalı öğrenirdik. Yani bizi oranın işçisi gibi çalıştırıyorlardı. Her bölümde de çalışmışımdır. Sonra bakıyorlar sana nereyi uygun görüyorlarsa orada staj görüyorsunuz. Yani öyle yetiştik biz. (G8, 73, Erkek, Camialtı Tersanesi)

Sabahtan akşama kadar okulda okurduk. Sabah 9’dan akşam 5’e kadar haftanın iki tam günü okur diğer günler de yarımşar gün Haliç Tersanesi içinde staj eğitimi alırdık. Onun karşılığında ise devlet tersanelerinde her okuduğumuz yıl için ikişer yıl mecburi hizmette bulunurduk ama kimse emekli oluncaya kadar işten ayrılmazdı. Bu çok güzel bir modeldi. Çünkü liseden mezun olup 18 yaşında tersaneye başladığımızda kaynak yapmayı, resime bakarak bir saçı markalamayı hemen hemen her şeyi ilk iş yapmaya başladığımız günden itibaren öğrenmiş olarak girerdik. Yani kalifiye elemandık. Bizim için işverenin ayrıca yatırım yapmasına gerek yoktu. Biz anında giriyorduk ve çalışıyorduk. Yani devlet

tersanelerinde çalışanların çok büyük bir bölümü kalifiye elemandı. Bu da sanayi için çok önemli bir şeydir. (G9, 68, Erkek, Camialtı Tersanesi)

Emeğin belleğinin sürekliliği açısından önemli olan bu okul ve tersanelerin kapatılması bu alana büyük bir darbe olmuş, belleğin sürekliliği kesintiye uğramıştır. Aslı Odman bu durumu şöyle açıklar:

“Geriye dönüp bakıldığında, Gemi Yapı Meslek Lisesi'nin kapatılması, tersanecilikte ölçek büyümesi, kamudan özele kaynak transferi, işçiliğin vasıfsızlaşması ve taşeronlaşması sürecinin 'engellenemez bir vechesi' olarak gözükmektedir. Bu lisenin kapatılması ile de, aynı deniz itfaiyecileri gibi üretime dair, iş güvenliğine dair birikimler özel tersaneciliğe, Tuzla'ya aktaramadan kaybolup gitmiştir. Sonra sorar olmuştuzdur 'Tuzla'da işçiler neden ölüyor?' diye. Sermaye birikimi belleksizdir, hep yeniden yeniden yıkar ve yapar, varolan bellekleri de bir girdaba sokar, önce dağıtır, unufak eder, sonra parça parça derleyerek, müzeleştirerek pazarlar.” (Odman, 2010)

Haliç Tersaneleri işçilerin hak mücadelelerine, sendikal hareketlerine de sahne olmuştur. Tanzimat sonrası döneme bakacak olursak 1861 yılında Tersane-i Amire işçilerinin uzun süre ücret alamamalarından dolayı grev yaptıkları görülür. Bu tarihten sonra Osmanlı işçi hareketine bakıldığında Tersane-i Amire'yi sık sık hak mücadeleleri içinde görmek mümkündür (Zengin, 2020: 12). Diğer fabrikaların da mücadelelerine destek olmuş tersaneler, genel olarak Türkiye işçi hareketi içinde de önemli bir konumda olmuştur. Tez kapsamında yapılan görüşmelerde tersane işçilerinin anlatımına dayanarak Haliç Tersaneleri'nin daha yakın bir tarihteki işçi hareketlerine odaklanılacaktır. Bu anlamda 1970 sonrası Haliç Tersaneleri işçi hareketleri ve örgütlenme süreçlerine değinilecektir.

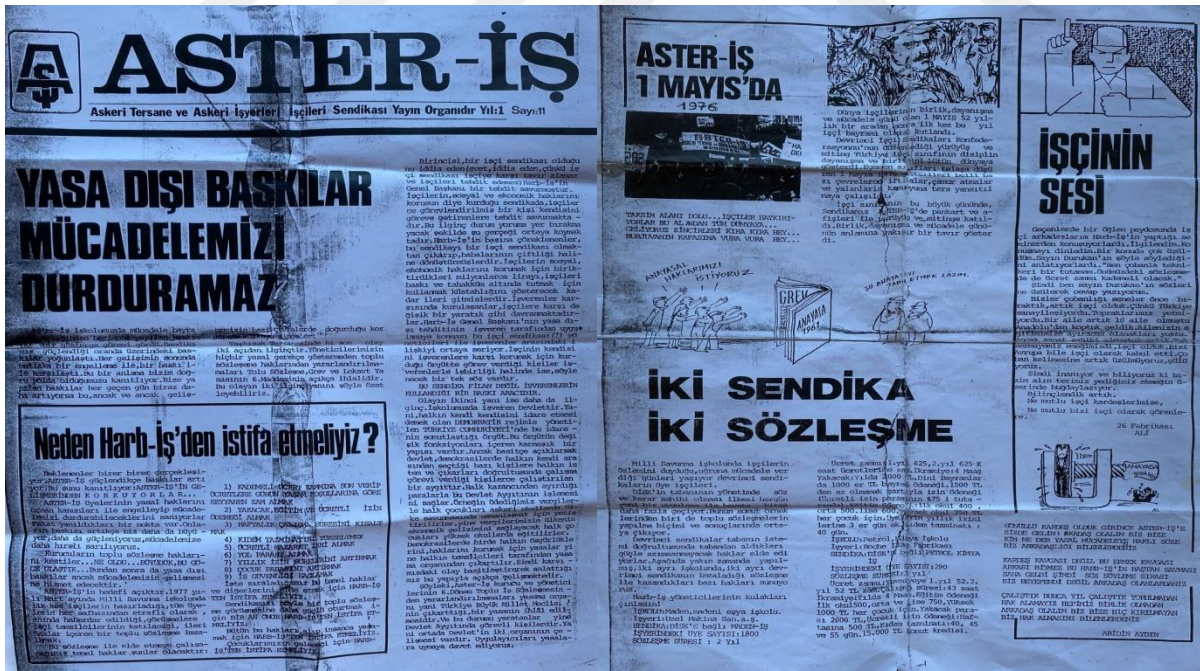
Taşkızak Tersanesi'nde çalışmış olan bir görüşmeci 1970'li yıllarda yaptıkları ilk eylemin tadı oldukça bozuk olan bir öğle yemeği nedeniyle çıktığını belirtmişlerdir. Bir görüşmeci yaşadığı bu ilk tersane eylemini şöyle aktarmıştır:

Üç senede bir sözleşme yapılıyor, o sözleşme işçileri hiç memnun etmiyordu. Yani şimdi bir çalışmanın karşılığının olması gerekiyor ama karşılığını vermiyorlar. Nasıl vermiyorlar? İşverene dayatılmıyor. İşverenin getirdiği teklif sendika tarafından kabul ediliyor. Mesela tersanede ilk isyan nasıl oldu? Yemekhanede kuru fasulye, pilav, ayran vardı. Kuru fasulye ekşimiz. Ayran ekşimiş, pilav da öyle. Millet ne yaptı? Dört gözlü servis tabaklarını aldık doğru komutanlığın önüne gittik. Komutanlığın önünde toplandık böyle. İşçilerin ellerinde tepsileri var. Durumu anlattık. Yemeği de yemedik. (G2, 78, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Harb-İş, Dok Gemi-İş, Aster-iş gibi sendikalarda sendikal mücadelelerde yürütmüş olan tersane işçilerine göre 1970-1990 yılları arası hak mücadeleleri konusunda oldukça hareketli geçmiştir.

Taşkızak Tersanesinde çalışan ve Aster-İş Sendikası'na bağlı olan bazı görüşmeciler sendikalarının kurulma sürecinden de bahsetmiştir. Görüşmecilerin belirttiğine göre özellikle bazı iş kollarında işçilerin zehirlenebilme ihtimaline karşı yemekle beraber küçük bir yoğurt da verilmiştir. Ancak 1974 yılında yapılan toplu sözleşmeyle beraber bu yoğurt artık verilmemeye başlanmıştır. Toplu sözleşmeden genel olarak memnun olmayan bazı işçiler yoğurdun da kesilmiş olmasıyla sendikanın yeteri kadar haklarını savunmadığını düşünüp başka bir sendika kurmak istemişlerdir. Böylelikle 1975 yılında Aster-İş (Askeri Tersane ve Askeri İşyerleri İşçileri Sendikası) Sendikası'nı kurarak harekete geçmişlerdir:

O zaman Harb-İş sendikası vardı. Ben de o sendikaya bağlıydım. Biz iş yaparken zehirlenmeyelim diye küçük bir yoğurt verirlerdi. 1974'te imzalanan toplu sözleşme de o yoğurdu kestiler. O bizim önemli bir ihtiyacımızdı. Çünkü mesela boyada çalışırken çok dar yerlerde çalışıyorduk. Maskeyle dahi çalışmış olsan da bizi etkiliyordu boya ve yoğurt gerçekten işçinin önemli bir ihtiyacıydı. Sendika bütün işçilere yoğurdu istiyor. Örneğin Dikimevi'ne de yoğurt olsun diyor. İşveren de diyor ki makinenin başındaki adam yoğurdu ne yapsın ama tersaneye zorunlu. Sendika da ya hepsine ver ya da hiç verme diyor. Yoğurt kesiliyor. Biz de kendimize yeni bir sendika kurduk, Aster-iş... (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)



Görsel 36: Aster-İş Gazetesi

Kaynak: Erdoğan Keskin Arşivi

DİSK'e (Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu) bağlanan Aster-İş, örgütlenebilmek için kısa sürede birçok çalışma yapmış ve Hem Haliç Tersaneleri hem de dışındaki tersanelerde örgütlenmiştir. 1976 yılında birinci yıldönümlerinde bir tanıtım gecesi de düzenleyen Aster-İş, geceye sanatçılar Ruhi Su ve Sümeyra Çakır'ı da davet etmiş ve bu gece için Ruhi Su önderliğinde bir işçi korusu da oluşturmuşlardır. Bu yıllarda Aster-İş'te örgütlenmiş olan bazı görüşmecilerimiz örgütlenme süreçlerini ve tanıtım gecesiyle ilgili anılarını şöyle aktarmışlardır:

Biz Aster-İş'i kurduktan sonra her yere örgütlenmeye gittik. Dikimevi'ne gittik, Gölcük'e gittik. Mersin, Ankara, Eskişehir... Mersin'i mektupla örgütledik. Ben Gölcük'te gazete dağıtıyordum. (G4, 76, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Birinci yıl dönümünde Şişli'den başladık Topkapı'ya kadar afişleme yaptık. Spor salonunda tanıtım için büyük bir gece düzenledik. Ruhi Su ve Sümeyra Çakır geldi. Sene 1976'ydı. Bütün sendikaları davet ettik. Herkes dedi "Aster-İş kim? ya askeri iş yerinde böyle bir sendika mı olur?" Tanıtım gecesinde de işçi korusu oluşturduk. İşçi korusu da bizlerden oluşuyor. Ruhi Su başımızdaydı. Ruhi Su'nun verdiği listeyi ezberlemeye çalıştık. Şimdi koroda Ruhi Su başladı ve "Başlayın çocuklar" dedi. Bir yerde tekledik. Ruhi Su kızdı. Biz panikledik. Beş dakika sonra "Gelin bakayım çocuklar" dedi. "Elinize kağıt alın oradan okuyun bana eşlik edin" dedi. (G2, 78, Erkek, Taşkızak Tersanesi)



Görsel 37: Aster-İş

Kaynak: Resul Reis Arşivi

Aster-İş, 1 Mayıs alanlarında da üyeleri ve pankartlarıyla var olmuştur. 1977 yılında Taksim Meydanı'nda kutlanan 1 Mayıs İşçi Bayramı'na da katılan Aster-iş, burada kendi yaptıkları büyük bir

gemi maketiyle yürümüştür. Ancak o yıl Taksim Meydanı'nda 1 Mayıs kutlamalarına katılan işçilere yönelik bir saldırı olmuş ve katliamda birçok işçi hayatını kaybetmiştir. Aster-İş'le birlikte Taksim Meydanı'nda kutlamalara katılan bir görüşmeci yaşadığı olayı şöyle anlatmıştır:

Derken bu arada 1977 1 Mayıs'ına da katıldık. Bir gemi maketimiz vardı. Sırtımızda o gemi maketini taşıdık. Ancak saldırı oldu o gemi maketi battı. Biz de saldırıya uğradık.

Ben resimlerini çektim o zaman. (G3, 79, Erkek, Taşkızak Tersanesi)



Görsel 38: 1 Mayıs 1977 , Aster-İş ve Gemi Maketi

Kaynak: Resul Reis Arşivi

Bu yıllarda tersane işçileri için tek hareketlenme sendika olmamıştır. 12 Eylül'ün baskıcı politikaları sonrasında 1989 yılı bahar aylarında tüm ülkede yüzlerce işçinin katıldığı ve “Bahar Eylemleri” olarak bilinen eylemlerde tersane işçileri de yoğun olarak katılım göstermiştir. Tersane işçileri bu süreç içinde hem tersane içinde hem de tersane dışında eylemler yapmışlardır ve bu süreç 1993 yılına kadar sürmüştür. Görüşülen bütün eski tersane işçileri Bahar Eylemleri sırasında tersanede çalışmıştır ve edinilen bilgilere göre ise tersane işçileri bu eylemlere örgütlü bir katılım göstermiştir:

Bizim esas olarak başarılı olduğumuz mücadele Bahar Eylemleri olmuştur. 1993 yılının sonuna kadar sürmüştür bu. 12 Eylül döneminden sonra ekonomik ve sosyal haklar çok geriletildi işçi sınıfının yani yüzde yüze yakın bir hak kaybına uğradık reel ücretlerde. Sosyal haklarımız geri alındı. Bu bir birikim yarattı ve 1989 yılından itibaren de kendiliğinden aslında bizlerin gayretiyle özellikle tersanelerde başlayan büyük bir mücadele başladı. Çok çeşitli eylem biçimleri vardı toplu olarak hastalanıyoruz. Diyelim

1600 kişi hep birlikte çıkıp eylem yapıyoruz. Bunun gibi sayısız eylem türleriyle çok ciddi bir mücadele yürüttük. (G9, 68, Erkek, Camialtı Tersanesi)

1980 Darbesi'nde sendika kapandı. Bahar Eylemleri'ni yapan bizdik, tersanelerdi. İstanbul fel oldu. Tersanelerde Camialtı Tersanesi ve Taşkızak Tersanesi birlikte çıkıyorduk. Doktora gideceğiz diye çıkıyorduk orada bir miting, konuşma yapıp geri geliyorduk. Camialtı ile beraber gidiyorduk. Haliç'te katılıyordu. (G3, 79, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Bahar Eylemleri'nde her paydoslarda fabrikanın kapısına çıkardık ve kitlesel bir eylem yapardık. İki üç slogan atardık, içeri girerdik. Tabi buna Camialtı Tersanesi'de katılırdı. (G4, 76, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Zaten oranın yükünü biz çekiyorduk. Taşkızak Tersanesi yürüyüşe başladı mı Camialtı'nı çıkarıyorduk. Sonra ileride Deniz Dikimevi, Basımevi en son Haliç Tersanesi'ni de alıp yürüyorduk. (G6, 70, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Bazı görüşmecilere göre tersanelerin kapatılması ve kentin merkezinden taşınması kararı, tersanelerde yaşanan işçi hareketleriyle doğrudan ilgilidir. Tersane işçilerinin her zaman hak arama mücadelesinin merkezinde olduğunu belirten görüşmeci, özellikle 1989 Bahar Eylemleri'yle bu durumun çok daha belirgin olduğunu ve bu nedenle tersanelerin uzaklaştırılmasının istendiğini belirtmiştir. Bir görüşmeci durumu şu şekilde açıklamıştır:

Tersanelerde alışan işçiler Osmanlı döneminden bu yana işçi sınıfının hak arama yönünde hep öncülük yapmış ve ilk grevler tersanede başlamıştır. cret alamayan işçiler greve çıkmıştır. Türkiye'nin her çalkantılı döneminde bir biçimiyle tersaneler hep olaylara müdahil olmuştur. Tersane işçilerinin bir başka özelliği de gemilerle irtibatta olduğu için yurtdışıyla da irtibatta. Dünya'da ne olup bittiğini bilen işçi, kendi ülkesiyle karşılaştırıyor ve başkaldırıyor. Onun için tersaneleri İstanbul'dan uzaklaştırmalarının altında yatan en büyük nedenlerden biri 1989 Bahar Eylemleri'nde tersane işçilerinin başkaldırması oldu. Sistemin tekerine omak soktular. Sistem bu sefer tersaneleri dağıtma bahanesi aradı. ...Amaç işçileri dağıtmaktı. Bunu çok çaktırmadan yaptılar. (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

5.5 Altı Asırlık Endüstri Mirası

18. yüzyılda İngiltere'de başlayan Endüstri Devrimi ile birlikte tüm dünyada endüstrileşme süreci başlamıştır. oğunluğu kent merkezlerinde kurulan endüstri yapıları, dönem koşullarına uygun inşa edilmiş ancak teknolojinin zamanla gelişmesi bu endüstri yapılarının gelişen üretim tekniklerine

cevap verememesine neden olmuştur. Bu nedenle çoğu 18. ve 19. yüzyıllardan kalma birçok endüstri yapısı işlevsiz kalmaya başlamıştır. Endüstri yapıları “işlevsel olarak eskimleri, gelişen teknolojiye ayak uyduramamaları ve kent baskısı” gibi nedenlerle kapatılmış ve bu yapılar zamanla atıl durumda kalarak yok olmaya mahkûm edilmiştir (Altınoluk, 2000: 7).

Sürecin bir başka boyutu da 1970’lerden itibaren hâkim olan neoliberal politikalar olmuştur. Kent mekânlarının kritik bir öneme sahip olduğu bu süreçte kentler sermayenin yeniden üretiminde önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Kullanım değeri değil değişim değerinin ön plana çıktığı kentlerde, sanayisizleşme politikaları uygulanmaya başlanmış ve kent merkezlerinde olan sanayiler kent çeperlerine taşınmıştır. Bu anlamda kent merkezinde kalan endüstri yapıları ise işlevsiz kalmıştır. Tüm bu süreçlerin daha detaylı anlatımları yukarıda yapılmıştır.

Çoğunluğu kent merkezlerinde olan bu işlevsiz kalmış endüstri yapıları, kamu mülkiyetinde olmaları, geniş bir alan kaplamaları ve su kaynaklarına yakın olmaları gibi nedenlerle özellikle sermaye için oldukça cazip bir konumda bulunur. Bu nedenle tüm dünyada endüstri mirası niteliğindeki birçok endüstri yapısının özgün işlevlerinin çok ötesinde, bir üretim mekânıken neoliberal kent politikaları çerçevesinde bir tüketim mekânına dönüştüğü örnekler görülür. “Çirkin, gereksiz, atıl, çağın gerisinde” gibi birçok söylemle değersizleştirilen bu endüstri yapıları, küçük ya da büyük ölçekli birçok kentsel projenin hedefi haline gelmiştir (Severcan, 2012: 40). Yukarıda Beykoz ve Bomonti örneklerinde olduğu gibi bu yapılar daha çok orta ve üst sınıfa hitap eden birer tüketim merkezi haline getirilmeye çalışılmaktadır. Ancak bu yapılar birer endüstri miraslarıdır ve bir endüstri mirası olarak tarihe tanıklık etmiş somut bir belge niteliğindedirler. Aynı zamanda anı değeri taşıyan bu yapılar bir bellek ve kimlik taşıyıcılarıdır. Tarihin belli bir dönemine tanıklık etmiş, bulundukları bölgeleri geliştirerek fayda sağlamış, ülke ekonomisinin gelişimine katkıda bulunmuş bu yapılar konumlandıkları yerlerde birer sembol olmuşlardır (Büyükarıslan & Güney, 2013: 45-46).

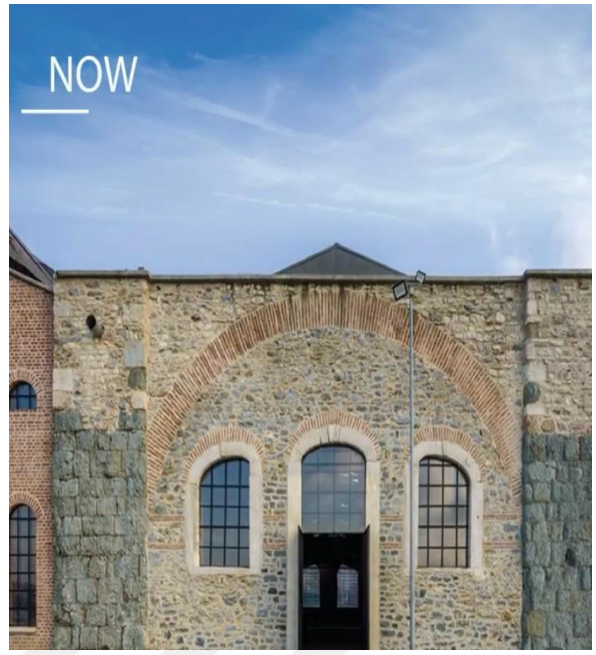
Haliç Tersaneleri’de altı asırlık bir tarihe tanıklık etmiş bir endüstri mirasıdır. Ancak bir endüstri mirası olarak Haliç Tersaneleri’nin diğer işlevsiz ve atıl kalmış endüstri yapılarından bir farkı vardır. Haliç Tersaneleri altı asırdır işleyen bir üretim mekânıdır. Dünyada bir örneği bulunmayan bu tersaneler, kapatıldıkları güne kadar 1455 yılından bu yana üretim yapmıştır. Tersanelerin Haliç Tersanesi kısmı bugün belirli bir ölçüde üretime devam ediyor olsa da Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri kapatıldıkları güne kadar hem İstanbul hem de tüm ülke adına üretim yapan, bu noktada bir örneği olmayan önemli bir üretim merkezi olmuştur.

Osmanlı’dan bu güne teknoloji ve gemicilik tarihinin tanıkları olan Haliç Tersaneleri, 600 yıl boyunca teknolojik gelişmelere ayak uydurabilmiş, kendini geliştirmiş, teknik bilginin biriktiği ve güncellenerek aktarıldığı önemli bir endüstri tesisi olmuştur. Venedik Tersanesi dışında bu kadar uzun

bir süre ayakta kalabilmiş başka bir örneği yoktur. Ancak Venedik Tersanesi'nden farklı olarak Haliç Tersaneleri işlevini kaybetmemiştir. Altı asır boyunca üretimin yapıldığı tek örnek olması sebebiyle Dünya Mirası Listesi'ne aday bir üretim alanıdır. (Köksal, 2013: 101-103).

Hem İstanbul hem de ülke adına bu kadar önemli ve hala işleyen bir endüstri mirası olan Haliç Tersaneleri için Haliç'i kirlettikleri, zarar ettikleri ve işlevsiz oldukları gibi gerekçeler öne sürülerek işlevsizleştirilmeye çalışılmıştır (Köksal, 2019). Bu iddialar öne sürülürken dahi üretim yapmaya devam eden tersaneler 2000 yılında ise kapatılmıştır. Altı asır boyunca teknik ilerlemeleriyle çağa uygun üretim yapabilmiş bu tesis için işlevsiz gösterme çalışmaları çok başarılı olmasa da kapatılmasına engel olunamamıştır. Tez kapsamında görüşme yapılan eski tersane işçileri de yukarıda daha ayrıntılı verildiği gibi tersanelerin işlevsizleştirilmesine yönelik öne sürülen gerekçelerin doğru olmadığını belirtmişlerdir. Genel itibariyle endüstri mirasları üzerinden yapılan rantsal dönüşüm bu yapıların atıl, işlevsiz, gereksiz ve çirkin oldukları gibi söylemlerle meşrulaştırılmaya çalışılmaktadır. Nitekim Tersane İstanbul projesinin instagram sayfasında tersanelerin tarihi Demirhane binasının fotoğrafları eski ve yeni halleri olarak paylaşılmış ve bu fotoğraflarda binanın eski halinin oldukça bakımsız ve döküntü bir halde olduğu görülürken yeni hali oldukça cezbedici fotoğraflanmış ve karşılaştırılmıştır. Böylelikle bu yapılar üzerinde yapılan dönüşüm meşrulaştırılmaya çalışılmıştır. Ancak unutulmaması gereken konu tersaneler içinde atıl halde bulunan her yapı burada üretimin 24 yıl önce durdurulması ve 24 yıldır bakımının yapılmayıp atıl halde bırakılması nedeniyledir. Demirhane binasıyla ilgili yapılan paylaşım şu şekildedir:





Görsel 39: Demirhane Binası

Kaynak: Tersane İstanbul Instagram Sayfası

Bir görüşmecinin endüstri yapılarının çirkin ve atıl gösterilerek bu yapılar üzerinde uygulanacak projelerin meşrulaştırılması durumunu şöyle dile getirmiştir:

Sonra ne diyecekler hakikaten çirkin görünüyor burayı yıkalım. Bu insanlar el koymak istedikleri yerlerde yapmak istedikleri projelerdeki politikaları şu; ilkönce el koymak istedikleri yerde kötü bir görünüm yaratıyorlar. O kötü görünümü de kamuoyuna servis ediyorlar. Mesela kahvehanede oturuyorsun, televizyonda bu yerin ne kadar kötü olduğu gösteriliyor. O kahvehanede oturan sıradan bir adam da diyor ki ne berbat bir yermiş

burası gerçekten bunu buradan kaldırmak lazım diyor. (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Bir endüstri mirası yeniden işlevlendirilirken yapısal özellikleri korunmalı ve uygun işlev seçilmelidir. Bu anlamda endüstri yapısının özgün nitelikleri dikkate alınmalı ve konunun uzmanları tarafından gerekli denetiminin yapılması gerekir. Aynı zamanda endüstri yapısı içindeki donanım ve işletim sistemiyle bir bütün olarak ele alınmalıdır (Köksal, 2012: 20-22). Ancak Tersane İstanbul Projesi'ne bakıldığında yapıların içlerinin boşaltıldığı sadece fiziki bir dört duvar olarak ele alındığı ve bu yapıların da tesisin özgün niteliği dikkate alınmadan birer tüketim mekânına dönüştürüldüğü görülür. Ayrıca 2020 yılında devam eden proje hakkında Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri'nde tescilli yapıların Koruma Kurulu izni olmadan tahrip edildiği ortaya çıkmıştır. Bu nedenle Haliç Dayanışması üyeleri eylem yapmış ve bunun bir suç olduğunu, durdurulması gerektiğini belirtmişlerdir (T24, 2020). Bazı görüşmecilerin konuyla ilgili yorumu şu şekildedir:

Ama ana akım medyadan da görüyoruz ki aslında dört duvarı tutup çoğu zaman yapının üstüne ek yapıp ya da etrafının kazındığını hatta bazen yıkılarak zarar verildiğini de görüyoruz. Bu bir rant projesi olduğu için bunu öngörebiliyorduk zaten. ... Ben bir kamu değerinin yağmalandığını düşünüyorum. Bu bir üretim alanı olarak, bir endüstri mirası olarak, bir kıyı hattı olarak bütün değerleriyle yok edildiğini düşünüyorum. (G11, 36, Kadın, Mimar)

Çok sayıda tescilli yapı var. Alanın kendisi zaten koruma altında. Dolayısıyla da burada bir restorasyon sürecinin daha özenli yapılması gerekir. Orada yapıların belgelenmesinin, tarihsel çözümlemesinin ve ona yönelik yaklaşımların belirli zaman diliminde yapılması, şeffaf olunması, daha hassas olunması gerekiyor. Çünkü bir belge değeri söz konusu. Fakat bizim daha önce Haliç Dayanışması kapsamında da yaptığımız basın açıklamalarında belirttiğimiz gibi çok hızlı, niteliksiz, yapıları dört duvar bırakan bir proje söz konusu orada. (G10, 52, Kadın, Mimar)



Görsel 40: Tersane İstanbul Çalışmasında Yıkım

Kaynak: (Sözcü, 2020)

Endüstri miraslarının yeniden işlevlendirme süreçlerinde aynı zamanda kamu yararına uygun işlevlendirme yapılmasına dikkat edilmelidir. Bu konuda yeterli araştırma yapılmalı ve konumlandığı bölgenin ihtiyaçları da göz önüne alınmalıdır. Ayrıca karar verilen projenin her aşamasıyla ilgili kamuoyu bilgilendirilmeli ve şeffaf bir süreç yönetilmelidir (Köksal, 2012: 20-22). Ancak Haliç Tersaneleri'nde işleyen sürece bakıldığında uygulanan proje hakkında en başından itibaren kamuoyunun bilgilendirilmediği görülür. İhale dosyasını dahi görebilmek için ihaleye katılmak ve 50.000 TL dosya bedelinin ödenmesi gerektiği belirtilmiş ve projeye ilgili kapsamlı bir bilgi elde edilememiştir. Proje hakkında kamuoyunun bilgilendirilmemesini görüşmeciler şöyle değerlendirmiştir:

Aslında yine benzer bir şekilde birçok benzer motivasyonlarla yapılan projeler gibi şeffaf olmaması beklenen bir şey. Çünkü genel olarak süreç böyle işliyor. Bu bir yapma biçimi olarak böyle oluyor. Burada bizim Haliç Dayanışması olarak tartıştığımız nokta mimarların konumuna dairdi. Yani mimarlık mesleği bir etiği olan, kamu yararı üzerine düşünen, düşünmesi gereken bir meslek olmalı. (G11, 36, Kadın, Mimar)

Biz projeyi görmek istedik. Projeyi görmek için bile bizden para istediler. İstedikleri parayı da veremedik. Yani işi kapalı kapılar arkasında bitirmişler zaten aslında. Anadolu'da her evin bir sandığı vardır. Kıymetli eşyasını koyduğu ve kilitletiği sandığı. Haliç Tersanesi de Türkiye'nin kıymetli, kilitli sandığıdır. (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Aynı zamanda Tersane İstanbul'un web sitesinde proje detayları incelendiğinde¹⁰ projenin oldukça lüks alanlar yarattığı görülmüştür. Bu durum göz önüne alındığında Tersane İstanbul'un daha çok üst kesime hitap eden bir proje olduğu ve tüm halkın yararlanabileceği kapsamlı bir proje olmadığı, kamu yararını öncellemediği anlaşılmaktadır. Bu anlamda Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri çalışanları ile yapılan görüşmelerde tersanelerin şu an nasıl bir durumda olmasını istedikleri sorulmuştur. Tersane emekçileri ise yıllarca emek verdikleri bu üretim mekânında üretim faaliyetlerinin devam etmesi gerektiğini ve aynı zamanda halka açılarak tersanelerin tarihi değerinin bir müze olarak sergilenmesi gerektiğini belirtmişlerdir:

Haliç Tersaneleri 1455 yılında yapıldı. Onun tarihi yapısı orada bugün yapılacak olan projeden on kat daha değerlidir. Orası bir müze olabilirdi. Çalışma olmuyorsa hiç değilse müze yapılsaydı. (G3, 79, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Kıyı şeridi boydan boya halka açılırdı. Tarih yine dururdu. Urfa'daki Göbeklitepe gibi tarihi halka açık bırakılırdı. Çünkü Taşkızak olduğu gibi bir tarihtir. Yani bir tarafına inşaat yapılacak bir durumu yok. Taşkızak, havuzlar Valide Kızağı, motor fabrikaları bir müze gibi orada duracaktı. Bu durum hem şehire hem de ülkeye ivme kazandırır. Çünkü kuruluşu 1453'e dayanıyor. (G5, 69, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Tersanelerin derhal açılmasını isterdim. Tersaneleri şu an bu hale getirenlerin de cezalandırılmasını da isterim. (G9, 68, Erkek, Camialtı Tersanesi)

Hâlbuki oralar tarihi yerler. Tarihi yerlere tarihi dokusuna uygun yaşam yerleri yaparsın. Mesela şimdi Camialtı Tersanesi'nin kıyısına kocaman bina yapılmış. Ya denizin içine kocaman bina mı olur? ...Orası halka açılabilirdi. İnsanların orada gezebilecekleri görebilecekleri bir yer olabilirdi. Haliç'in kenarı kamuya açık bir yer. Neden kapatılıyor? (G7, 72, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Tersanelerde müze olması kaçınılmazdır. Müze yapacaksın. Tersanenin tarihini oraya koyacaksın. Gelen insanlar tersanenin tarihini görecek, bilecek. Sadece sen değil herkes görsün bilsin. Ama tersanelerin faaliyetini durdurmayacaksın. Neden durduruyorsun? (G4, 76, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Biz şu öneriyi götürdük; Köy enstitülerinde biliyorsunuz inşaatçılık var, marangozluk var, sağlıkçılık var, çiftçilik var. Her türlü şey var yani insanların ihtiyacı olacak bütün birimler köy enstitülerinde mevcuttu. Bizim orası da köy enstitülerinin diğer bir

¹⁰ Bu bilgiler daha sonra projenin pazarlanması sürecinde verilmeye başlanmış ve detaylı bir incelemesi yukarıda yapılmıştır.

versiyonu aslında. Biz de ona benzer bir şey yapılsın dedik. Halk hem tarihini görsün hem de çalışabilsin orada. Kabul olmadı zaten. (G2, 78, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Yani tersaneler yıkılmamalıydı çünkü bir tarihi eser. Tarihi değerlere önem vermek açısından konuşacak olursan tersaneler bir alışveriş merkezi ya da lüks konut yerine bir müze olabilirdi. Gemi inşası da devam edebilirdi küçük projelerle. (G6, 70, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

5.6 Bellek Taşıyıcısı Olarak Haliç Tersaneleri

Bellek alanında “kolektif bellek” kavramı ile getirmiş olduğu sosyolojik yaklaşımında Habwachs, belleğin toplumsal bir insanın ürünü olduğunu ve anıların toplumsal çerçeveler yardımıyla hatırlanabileceğini belirtir (Halbwachs, 2016: 358). Ona göre hatırlamamızı sağlayan en önemli çerçevelerden biri mekânsal çerçevelerdir ve bu nedenle mekân sadece fiziksel bir yapıdan ibaret değildir (Halbwachs, 2018: 142, 154). Assmann’ın deyimiyle soyut değil somut olan hatırlama eylemi, bir mekâna bağlılık taşır ve hatıralar her zaman bir mekâna dayanır. Bu anlamda mekânsal çerçeveler anıların sabitlendiği ve hatırlama eyleminin gerçekleştiği yerlerdir (Assmann, 2018: 46-47).

Yaşadığımız mekânlar bir kimlik ve bellek yerleridir. Bu bağlamda yaşam alanlarımız olan kentler ve kent içinde bir insanın hayatında yer edinmiş, bir anlam ve değer taşıyan “yer”ler aynı zamanda birer kimlik ve bellek yerleri olarak öne çıkar (Bilgin, 2007: 220-221). Hem kentin hem de insanın yaşam öyküsü, içinde “ev, okul, fabrika” gibi mekânlar ya da yapıtlar barındırır. Kentin her parçası belleğin somut izleriyle doludur ve bu mekânlar hem kentsel hem de kolektif belleğin önemli parçalarını oluşturur (Rossi, 2006: 41, 125). Bu anlamda yaşam öykümüz içinde yer edinmiş bütün mekânlar ve yapılar hem kent hem de bizim için birer kimlik ve bellek yerleridir.

Kent içindeki mimari yapılar zamanla kentte yaşayan insanlarla arasında bir bağ oluşturur ve birer bellek yerlerine dönüşürler. Örneğin bir okul, bir anıt ya da fabrika yapısı yapıldıkları dönemin topluluklarının, kültürlerinin, siyasi ve sosyal yaşantının izlerini taşır ve kentle kurduğu ilişkilenme sonucunda bir bellek yeri, Nora’nın (2006) deyimiyle bir hafıza mekânına dönüşürler. Bu anlamda kuruldukları tarihten itibaren çok uzun yıllar boyunca, içinde birçok emeğin, tarihin, yaşam öykülerinin izlerini barındıran endüstri mirasları, hem kent için hem de bu yapıların içinde yıllarca çalışmış birçok insan için birer hafıza mekânıdır. Endüstri mirasları tarihe tanıklık etmiş somut belgelerdir. Hem konumlandıkları yer hem de bu endüstri yapılarında çalışmış işçiler için bir anı değeri taşır ve bir sembol niteliğindedir. Bu anlamda da birer bellek ve kimlik taşıyıcıları olarak hem kent hem de bu yapılarla ilişkilenmiş herkes için belleğin sürekliliğini sağlarlar.

Haliç, tarihi geçmişiyile ve somut ya da soyut bütün değerleriyle İstanbul'un kimliği ve belleğinde çok önemli bir yere sahiptir. Tarihi 7 bin yıl öncesine dayanan Haliç, içinde barındırdığı tüm tarihi yapılarla bir bütündür. Tarihi ve kültürel mirası Haliç'in, Haliç ise İstanbul'un kimliği ve belleğinde bir semboldür. Haliç Tersaneleri ise altı asırlık tarihi geçmişiyile Haliç'in en önemli kimlik ve bellek mekânlarından biridir. Hem kent hem de tersanelerle ilişkilendirilmiş herkesin belleğinden izler taşıyan Haliç Tersaneleri, bir hafıza mekânıdır. Haliç'in gelişimine katkı sağlamış, bünyesinde yüzyıllarca binlerce işçi emek vermiş, ülkenin teknoloji ve gemicilik tarihinin en önemli tanıkları olmuş, binlerce yaşam öyküsünü hem içinde barındırmış hem de bu öykülere konu olmuş Haliç Tersaneleri'nin kentsel ve kolektif bellekteki yeri ve önemi tartışılmazdır.

Mekâna sabitlenen hatıralar bu mekânsal çerçeveler içinde hatırlanır. Mekânsal çerçevelerin yok olduğu bir durumda belleğin sürekliliği de olumsuz etkilenir. Altı asır boyunca bulunduğu semtle ilişkisi olmuş arka tarafında bulunan mahalleler dahi bünyesinde çalışan işçiler tarafından kurulmuş, asırlarca birçok işçinin yıllarını geçirmiş olduğu Haliç Tersaneleri'nin Taşkızak ve Camialtı bölümlerinin yok olması buraya dair olan kentsel ve toplumsal belleğin de yok olmasına neden olacağı aşikârdır. Altı asırlık bir tarihin tanıdığı olan, kentin önemli bir sembolü ve bellek taşıyıcısı olan bu tersaneler, yeni Tersane İstanbul işleviyile yıllar sonra son tanıklarını da yitirdiğinde tüm tarihi son bulacaktır.

Tüm kentin tarihinde yer edinmiş olan tersanelerde en çok anı biriktiren, yaşam öyküleri içinde oldukça fazla yer edinmiş olduğunu söyleyebileceğimiz kesimin burada yıllarını geçirmiş işçiler olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Tez kapsamında yapılan görüşmelerde eski tersane işçileri için çalıştıkları tersanelerin kendileri için oldukça önemli olduğu, yaşamlarının büyük bir bölümünde iz bırakmış olduğu görülmüştür. Birçoğu yıllarca emek vermiş olan üretim mekânlarını tekrar görmek, tekrar görmek istemektedir. Ancak yıllardır yapılan çalışmalar nedeniyle buna izin verilmemektedir. Tersanelerin işçilerin belleklerindeki anlam ve önemi açısından Taşkızak Tersanesi'ne 18 yıl emek vermiş Necati Bereket'in şu sözleri oldukça değerlidir:

“Siz bu proje için iki yıldır oraya giriyormuşsunuz. Biz bir hatıra fotoğrafı çektiirmek için bile içeri giremiyoruz. Acaba bu projeyi üretirken orada çalışmış insanlara sorsak ne derler diye hiç aklınıza geldi mi? Denizle çevrili ülkede tersaneyi kapatmak, dağıtmak, başka bir şeye çevirmek nasıl bir akıl? Ben işçiyim. Orada evlendim, çocuklarımı yetiştirdim, ekmek parasını orada kazandım. Benim burada söyleyecek sözüm olmazsa yarın çocuklarıma ne anlatacağım? Bu projenin kapalı kapılar ardında olduğunu biliyoruz. Ama şunu söylüyoruz: Burası kamuya aittir. Burası yine kamuya ait olarak değerlendirilmelidir. Bize düşüncemizi niye sormuyorsunuz?” (Köksal, 2019).

Yapılan görüşmelerde eski tersane işçileri çalıştıkları tersanelerin kapatılması ve dönüştürülmesi hakkında şunları aktarmışlardır:

İnsan üzüyor tersaneyi o halde görünce. Çünkü gençliğimizin en verimli çağını orada harcadık. Orada para kazandık. Orada kazandığımız para ile evlendik. Çocuklarımıza orada ekmek yedirdik. İnsanın içinde ukde kalıyor. Çok güzel arkadaşlıklarımız oldu. Kaç yaşına geldik hala kopamadık birbirimizden. Her sene hep beraber toplanmaya çalışıyoruz. Sadece ben de değil tabi bütün arkadaşlarımın içinde ukde kaldı tersane. (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Gençliğimizin en güzel zamanlarını orada geçirdik. Anılarım orada. Arkadaşlarım vardı. (G7, 72, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Tarihi yapılar korunmuyor ve bu nedenle bizim geleceğimize, çocuklarımıza, torunlarımıza aktarabileceğimiz hiçbir şey kalmayacak yakın zamanda. ... Yani ben İstanbul'a çok az gidiyorum ama oradan geçmemeye çalışıyorum. Görmek istemiyorum. Arkadaşlarım geliyor buraya anlatıyorlar bana, görmek istemezsin diyorlar. Sonra bana fotoğrafları göstermek istiyorlar ama ben bakmıyorum. Bu çok kötü bir şey. (G9, 68, Erkek, Camialtı Tersanesi)

Orayı çok özleyorum. Oradaki dostluk, oradaki arkadaşlık, oradaki çalışma ortamı... Mesela orada çalışan işçi arkadaşlar konumuna göre mühendis, müdür fark etmiyor. Orada bir aile gibiydik. Birbirimizi bir akrabamızdan fazla tanıyorduk. (G5, 69, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Acı veriyor. Orada tarih yok oluyor. ... Yani orası da tarihi. Taşkızak zaten başlı başına tarih. Hangi fabrikasına el atarsan at, motor fabrikası, silah fabrikası, akü fabrikası, marangoz atölyesi... (G2, 78, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

Acılar, özlemler hissediyorum. Çok anılarımız var orada. O gemileri yapmamız mesela. Orada yaptığımız üretimi hatırlıyoruz. Şimdi orada üretim durdu. (G3, 79, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

5.7 Kent Hakkı Talebi: Haliç Dayanışması

Neoliberal politikalarla birlikte önem kazanan kentler, kapitalizmin aşırı birikim krizinin çözümünde bir araç ve küresel bir pazar haline gelmiştir. Neoliberalizmin yeniden üretiminde kritik bir öneme sahip olan kentlerde özelleştirme ve benzeri politikalar hâkim olmaya başlamış ve sermaye merkezli bir anlayış yerleşmiştir. Değişim değerinin önemli olduğu kent mekânlarında küresel

sermayenin ilgisini çekmek, kentler arası rekabette öne çıkmak ve çekici turistik kentler yaratmak yönünde politikalar geliştirilmiştir.

Girişimci kent yönetim biçimlerinin egemen olduğu kentlerde amaç marka kentler yaratmak, sermayeyi kentlere çekmek olmuştur. Kamu-özel ortaklığının ön plana çıktığı bu yönetim biçiminin en önemli özelliklerinden biri özelleştirmelerdir. Neoliberal kentleşme politikalarıyla kentsel kaynaklar özelleştirme yoluyla metalaştırılmış, kamu mülklerinin devlet eliyle özel sermayeye aktarılması kentsel mekânlarda rant yaratılmasına neden olmuştur (Mayer, 2016: 6-9). Kamusal hizmetlerin ve kamusal mekânların özelleştirilmesi, kent mekânının üretimi ve kullanımı konusunda kent sakinlerinin değil sermayenin taleplerinin belirleyici olması, kentsel yaşamın her alanının metalaşması ve sermayeye göre düzenlenmesi toplumsal kutuplaşmayı derinleştirmiş ve yeniden kamulaştırmaya, kent üzerinde söz hakkı olmaya yönelik hareketler kendini göstermeye başlamıştır (Uzunçarşılı Baysal, 2011: 35).

Lefebvre'e göre (2020: 22) kent özünde bir yapıttır ve bu anlamda kullanım değeriyle ön plandadır. Ancak bir yapıt olan kentte kapitalizmle birlikte mekânın bir ürün olarak üretildiği, metalaştığı, değişim değerinin ön planda olduğu soyut mekâna geçilmiştir. Kent artık bir üretim mekânı değil bir üründür. Hem üretilen hem de tüketilen soyut bir mekân olarak aslında kapitalizmin mekânıdır (Lefebvre, 2020: 146-147). Kapitalizm kent mekânını kendi kârı doğrultusunda yeniden üretmiş hem mekânın hem de toplumsal hayatın metalaşmasına neden olmuştur. Neoliberalizmle birlikte hız kazanan ve daha da derinleşen bu süreçte sermaye, kentlerde rant artışı, piyasalaşma, soylulaştırma, kentsel dönüşüm aracılığıyla kâr elde ederken kent sakinleri kentlerde yabancılaşma, yerinden edilme ve mekânsal ötekileştirme durumlarıyla karşı karşıya kalmıştır (Kuran, 2021: 11-12). Bu noktada kent hakkı kavramını ortaya atan Lefebvre'e göre (2020: 132) kentin tekrar yapıt olabilmesi yani değişim değeri yerine kullanım değerinin tekrar ortaya çıkması için kent hakkı, bir "çığlık ve talep"tir. Bir anlamda kentte yaşama hakkı anlamına gelen kent hakkı, kentte yaşayan herkesin hakkı olarak ortaya çıkar (Mitchell, 2020: 39).

2013 yılında Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri için yapılan ihale sonrası kentin ve tersanelerin değerlerine sahip çıkmak ve kamusal alanlardaki kamu mülkiyetinin korunmasını sağlamak amacıyla Haliç Dayanışması yola çıkmıştır. Altı asırlık bir üretim mekânı ve endüstri mirası olan Haliç Tersaneleri'nin dönüştürülmesi projesine karşı bir araya gelen Haliç Dayanışması bünyesinde "tersane işçi ve emeklileri, TMMOB'a bağlı Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası, Gemi İnşa Mühendisleri Odası gibi meslek örgütleri, İstanbul Barosu gibi meslek kuruluşları, sendikalar ve bu kurum ve kuruluşların mensupları, tersanelerin komşusu olan Bedrettin Mahallesi gibi mahallelerin sakinleri, ve mahalle dernekleri, siyasi parti temsilcileri, milletvekilleri, basın kuruluşları ve temsilcileri, vd

konuya ilgi duyan kişi/kurumlar” yer almıştır. Haliç Dayanışması’na destek veren bazı görüşmeciler neden dayanışma içinde yer aldıklarını şu şekilde açıklamışlardır:

Benim Haliç Dayanışması’nda olmamın nedeni bugün Bedrettin Mahallesi’nin varlığı Haliç Tersanesine bağlı. Orayı kaybedersek mahalleyi hatta Beyoğlu’nu kaybederiz. Çünkü hepsi birbirine bağlı. Bak Tarlabası’nda binalar yıkılıp geliyor. şimdi sıra tersanelerde. (G12, 67, Erkek, Emekli)

Orası bir üretim alanı olarak İstanbul deniz tarihinde, üretim tarihinde bir sürü katmanlı bilgi barındıran, benim çok şey öğrendiğim, merak ettiğim bir alan. Hem kişisel olarak bilimsel bilgi üretim tarihimin bir parçası aynı zamanda ürettiğimiz bilginin toplumsal karşılığını sağlamak adına da emek verdiğim bir alan olması sebebiyle orada olan biteni önemsiyorum. Oraya yaklaşımları önemsiyorum. Karar vericilerin tutumlarını önemsiyorum. Oraya emek vermiş insanların orayla ilgili düşüncelerini önemsiyorum. Hem bilimsel anlamda hem bir yurttaş olarak hem koruma alanında çalışan biri olarak türlü boyutlarda ililediğim alanlardan bir tanesi. (G10, 52, Kadın, Mimar)

Dayanışma destekçileri nasıl bir araya geldiklerini şöyle açıklamışlardır:

Ben bir kamu değerinin yağmalandığını düşünüyorum. Bu bir üretim alanı olarak, bir endüstri mirası olarak, bir kıyı hattı olarak bütün değerleriyle yok edildiğini düşünüyorum. ...Bu nedenle burayı dert edinen insanların bir şekilde bağ kurmasıyla Haliç Dayanışması’da kurulmuş oldu. Benim de Gl Hoca vasıtasıyla haberim oldu ve dahil oldum. O zaman bir de mahalleliydim. (G11, 36, Kadın, Mimar)

İhale olduktan sonra bir araya geldik. Ben 93’ten beri bu alanı çalışırken gemi inşa mühendisleri, meslek odalarıyla, tersanecilerle, mahallelilerle zaten bir biçimde keşişiyorduk. Bu ihale olduktan sonra da bir araya geldik. Bu süreçte alanda, sahada ne olup bittiyse o da bizim düşünce yapımızı yan yana gelişlerimizi sağladı ve herkes kendi durduğu yerden kendi baktığı yerden bir oluşum haline geldik. O yüzden de ben çok hayatın içinde, akışın içinde olması sebebiyle önemsiyorum dayanışmanın kendisini, kent hareketlerini. Bütün çelişki ve çatışmayı da içinde barındırıyor. (G10, 52, Kadın, Mimar)



Görsel 41: Haliç Dayanışması

Kaynak: (Köksal, 2019)

Harvey'e göre (2019a: 45) kent hakkını talep etmek "kentleşme süreçleri üzerinde, şehirlerimizin nasıl şekillendirildiği ve yeniden şekillendirildiği üzerinde bir tür belirleyici güç talep etmek"tir. Bu nedenle söz hakkı kentte yaşayan herkesin olmalıdır. Ancak neoliberal düzende kent, sermayenin belirleyicisi olduğu bir metadır. Yapılış şekliyle dar bir alana hapsedilmiş ve küçük bir siyasi ve iktisadi elitin elinde bulunan kent hakkı, bireysel değil kolektif bir hak olmalıdır (Harvey, 2019a: 67). Görüşmeciler Tersane İstanbul özelinde bireyselleşen kent hakkı hakkında şu yorumları yapmıştır:

Şimdi ne yapıyor orada? Havuz görünümlü lokanta yapıyor. Güzel tamam. Peki, bunun kararını birlikte mi veriyoruz? Sen karar verdin buraya bunun yapılmasına. Peki, havuzun bilgisi ne oldu? O bir fon mu? Evet. Çünkü onun politikasında o sadece bir fon. (G10, 52, Kadın, Mimar)

Kent hakkı dediğin vakit buradaki mal sahipleri değil sadece, burada kirada kim oturuyorsa o da bu kent hakkına sahiptir. Burada çalışan, okuyan herkes burada kent hakkına sahiptir. Çünkü sen burada yaşıyorsun burada ekmek kazanıyorsun. Eee bu insanın burayla ilgili hiçbir hakkı olmayacak mı? (G12, 67, Erkek, Emekli)

Neoliberal dönemde kamu mülkiyeti üzerinde bu alanların ortak kullanıma ait olduğunu dolayısıyla herkese ait olduğunu unutturan bir politika yürütülür. Bu nedenle günümüzde çoğu kent sakini kamu mülkleri üzerinde bir söz hakkı olduğunun farkında değildir. Kamu mülkleri özelleştirilebilir, kapalı kapılar ardında ne yapılacağına karar verilebilir ve burası artık satın alanın

malıdır anlayışı yerleştirilmiş ve bu anlayışla örneğin kamuya ait olan bir fabrikanın özelleştirilmesi ya da yıkılması kent sakinlerini ilgilendirmeyen bir konu olarak sunulur. Bu anlamda kent hakkı alanında mücadele eden hareketlerin mücadele ettikleri alanlardan biri de kent hakkının ne olduğu ve kentte yaşayanların haklarının ne olduğunun daha iyi bir açıklaması olmuştur. Bu konuyu görüşmeciler şöyle yorumlamıştır:

Bir üretim alanının kentin merkezinde yeri olmamalı gibi bir neoliberal düşünce yıllarca örülmüş. Yani kentin merkezinde hizmet sektörü olmalı, kültür fonksiyonu olmalı diye yetmiş yıldır konuşuluyor. Dolayısıyla kent merkezleri ile ilgili böyle bir algı var. Mesela bir alanın kamusal bir değer olarak sahiplenilip savunulması meselesinin ben çok aşınıldığını düşünüyorum günümüzde. Mesela tersaneleri satıyorlar desem bir kesim banane der. Kamu mülküyle alakalı bir sıkıntı var. Ama aslında orası aynı zamanda senin. Özel mülk de bunu çok etkiliyor. Bu alan satın alındı satın alan ne isterse onu yapar gibi bir düşünce var. Ama aslında oranın kamusal bir değerinin olması ve hafızada yerinin olması ve kamunun da buna dair bir söz hakkının olmasına dair çok gerileyen bir düşünce biçimi var. (G11, 36, Kadın, Mimar)

Kent hakkının doğru düzgün halka anlatılması gerekiyor. Çünkü insanlar bu kavramın ne olduğunu ve nelere haklarının olduğunu hala bilmiyor. Mesela bir insan İstanbul’da yaşayan birini İstanbul’da olan biten ilgilendirmiyorsa burada bir sıkıntı var. Sen kendine buralıyım dersin bu eve sahip çıkarsın. Mal sahibi olmana gerek yok. Buraya sahip çıkarsan buralıdır. (G12, 67, Erkek, Emekli)

Haliçport Projesi’nin adı Tersane İstanbul olarak değiştirildikten sonra aslında bir “Tersanesiz İstanbul” projesi olduğunu belirten Haliç Dayanışması ilk protestosunu ve basın açıklamasını projenin ihalesinden sonra 2013 yılında gerçekleştirmiştir. Basın açıklamasını yapan Camialtı Tersanesi’nin eski çalışanı ve eski Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Tansel Timur’un açıklamasından bir kesit şöyledir:

“Haliçport projesi ile Tersane-i Amire’nin elde kalan son parçaları, 558 yıllık tarihi-kültürel-endüstriyel mirasımız ve önemli bir üretim ve istihdam potansiyeli, yok olma; arkeolojik açıdan büyük değeri olan bir alanın yanı sıra tarihi, kültürel doku tahribata uğrama tehlikesi ile karşı karşıya bırakılıyor. Haliç kıyısında el değmemiş olarak kalan tek arazi parçasının da kamu alanı olmaktan çıkarılması anlamına gelen bu Proje’nin; -Okmeydanı ve Kasımpaşa ile etkileşimi göz önüne alındığında- daha büyük çaplı bir rantsal dönüşümün de önünü açmak üzere gündeme getirilmiş olduğu da diğer bir gerçek. Tersane-i Amire’nin günümüze ulaşmış parçaları olan Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri, tersane alanında bulunan ve koruma altındaki sayısız tarihi-kültürel değere ek

olarak, yıllar boyunca gemi yapımcılığının yanı sıra bir çok başka endüstri dalının doğması ve gelişmesinde oynamış oldukları rol nedeniyle sanayi tarihimiz açısından da korunması gereken değerlere sahiptir.” (Ateş, 2013)



Görsel 42: Haliç Dayanışması Protestosu

Kaynak: (Ateş, 2013)

2013 yılından bu yana tersanelerin dönüştürülmesine karşı eylemlerini sürdüren ve mücadele eden Haliç Dayanışması, Haliç Tersaneleri’ni ve oradaki dönüşümü anlatan bir de belgesel hazırlamıştır. Birçok yerde belgeselin gösterimi yapılmış ve alana dair ne yapılabilir sorusu üzerinden tartışmalar yürütmüştür. Yaklaşık 11 yıllık bir mücadeleyi sürdürmüş ve bu anlamda bir farkındalık oluşturabilmiş olan Haliç Dayanışması bu mücadelenin bundan sonra da devamcısı olacaklarını belirtmişlerdir. Eski tersane çalışanı ve şu an Haliç Dayanışması içinde tersanelerin yok olmaması ve gelecek kuşaklara miras kalması için mücadele yürüten bir görüşmecinin yorumu şu şekildedir:

Sonra bir sürü gelişmeler oldu. Mücadele ettik ama engelleyemedik. Ama bu tersaneler satanın malı değildi alanın malı da olmayacak. Ama çocuklarımıza vasiyetimizdir. Buralar hepimizin malı. Gün gelir siz de sahip çıkın el koyun. (G1, 77, Erkek, Taşkızak Tersanesi)

“



Görsel 43: Haliç Dayanışması

Kaynak: Haliç Dayanışması

SONUÇ

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinin ardından 11 Aralık 1455 tarihinde Haliç'te kurulan Haliç Tersaneleri önceleri birkaç gözden oluşan küçük bir tersaneyken zamanla gelişerek büyümüş ve Osmanlı donanmasının merkez üssü haline gelmiştir. Kurulduğu yer olan Haliç ise korunaklı ve kullanışlı bir liman olması, doğal güzelliği, verimli toprakları ve ulaşımının kolay olmasıyla yüzyıllarca farklı medeniyetlere ev sahipliği yapmış önemli bir konumdadır. Osmanlı döneminde Tersane-i Amire olarak adlandırılan tersaneler, konumu itibariyle Galata Tersanesi, İstanbul Tersanesi ve Haliç Tersaneleri olarak da adlandırılmıştır. 20. yüzyılda ise askeri ve sivil olmak üzere sırasıyla Haliç Tersanesi, Camialtı Tersanesi ve Taşkızak Tersanesi olarak üç bölüme olarak ayrılmıştır.

Haliç Tersaneleri kurulduğu tarihten itibaren altı asır boyunca üretim yapmış önemli bir üretim mekânı olmuştur. Bünyesinde binlerce işçi çalıştırmış, sayısız üretim yapmış bu tesis, altı asırlık emek tarihinin izlerini taşımaktadır. Bu kadar uzun bir zaman diliminde üretim yapmış olan tersaneler her yüzyıl teknik bilgi anlamında kendini geliştirmiş, Avrupa'dan getirdiği uzmanlarla, bünyesinde açtığı okullarla teknik bilginin üretildiği, biriktirildiği ve güncellenerek bir sonraki kuşağa aktarıldığı önemli bir üretim ve eğitim mekânı olmuştur. Aynı zamanda altı asır boyunca üretime devam etmesiyle başka bir örneği olmayan Haliç Tersaneleri önemli bir endüstri mirasıdır. Bu anlamda 1995 yılında tarihi sit alanı olarak da tescil edilmiş olan tersaneler bütünlüğü birçok tescilli yapıyı da içerisinde barındırmaktadır. Ancak son derece önemli bir miras olan Haliç Tersaneleri 2000 yılında alınan kararla kapatılmış, 2013 yılında ise Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri özel bir şirkete devredilerek Tersane İstanbul (Haliçport) projesinin yapımı kararlaştırılmıştır. Bugün sadece Haliç Tersanesi'nin bakım ve onarım işlerini yaptığı Haliç Tersaneleri'nin büyük bir çoğunluğu bu projeye yok olma aşamasındadır.

Bu tez kapsamında Haliç Tersaneleri'nde meydana gelen dönüşüm neoliberal kent politikaları çerçevesinde değerlendirilmiştir. 1980'lerden itibaren neoliberalizmin kent üzerindeki baskısı endüstri miraslarını da etkilemiş, bu yapılar marka kentler yaratma ve rant elde etme amacı doğrultusunda bir araç olmuştur. Yukarıda detaylarıyla incelenmiş olduğu gibi konumları itibariyle rant potansiyeli yüksek yerlerde bulunan ve cezbedici olan bu yapılar çoğunluğu işlevsiz kalmış ve çeşitli projelerle metalaştırılmıştır. İstanbul özelinde bakıldığında da 1980'lerden itibaren iktidara gelen tüm yerel yönetimlerin neoliberal politikalara uygun olarak İstanbul'u küresel kent yapma amacıyla yola çıktıkları ve kendi küresel kent söylemlerini üreterek İstanbul'un kullanım değerini değil değişim

değerini ön plana çıkardıkları görülmüştür. 1980 öncesine kadar önemli bir sanayi kenti olan İstanbul'da birçok endüstri yapısı yer almış ve bu yapılar bugün başka şekilde işlevlendirilmiş ya da yıkılmıştır. Burada önemli olan ise bu yapıların bir endüstri mirası olduğu ve bir miras olarak korunması ya da ne şekilde korunduğu sorunudur.

Endüstri mirasları, tarihin belli bir dönemine tanıklık etmiş, dönemin ve sanayinin izlerini taşıyan somut belgelerdir. Aynı zamanda bir anı değeri taşıyan bu yapılar kentin ve burayla ilişki kurmuş her insanın belleğinde yer edinmiş sembollerdir. Bu nedenle bu yapıların çeşitli nedenlerle işlevsiz kaldığı durumlarda atıl halde bırakılmamalı, korunmalı ve gerekirse kamu yararına uygun olarak yeniden işlevlendirilmelidir. Yeniden işlevlendirilirken de bu yapılar çevreleriyle, donanımlarıyla bir bütün olarak ele alınmalı, yapı bütün olarak korunmalı, belli bir kesim için değil toplumun ihtiyaçları dikkate alınarak ve kamu yararına uygun şekilde işlevlendirilmelidir. Kentsel belleğin ve kimliğin de sürece dahil edildiği, en önemlisi özgün işlevinin unutturulmadığı bir işlevlendirme yapılmalıdır. Ancak ne yazık ki Bomontiada örneğinde olduğu gibi bir meta ve rant değeri gözü ile bakıldığında bunun mümkün olmadığı açıkça görülmektedir. Haliç Tersaneleri'nde bugün sürmekte olan proje de koruma uygulamalarını dikkate almayan ve tersanelerin kullanımını belli bir kesime açacak olan aynı zamanda tersanelerin bütünlüğünü yok eden bir projedir. Ancak bu noktada dikkate alınması gereken en önemli husus Haliç Tersaneleri'nin hiçbir zaman işlevsiz kalmamış bir üretim tesisi olmasıdır. Tersaneler alınan kararlar doğrultusunda işlevsiz bırakılmış ve kapatılmıştır.

Haliç Tersaneleri 1980'li yıllardan itibaren zarar ettikleri, Haliç'i kirlettikleri ve devlete yük oldukları gerekçeleri öne sürülerek sistematik olarak işlevsizleştirilmeye çalışılmıştır. Neoliberal politikaların hakim olmaya başladığı bu yıllarda kamu fabrikaları üzerinde zarar ettikleri gerekçesi öne sürülmeye başlanmış ve özelleştirmelerin yolu açılmıştır. Tekel ve Seka Fabrikaları örneklerinde olduğu gibi benzer bir süreç Haliç Tersaneleri'nde de yaratılmak istenmiş ve amaç tersanelerin özelleştirilmesi olmuştur. Nitekim 1993 yılında uygulanamasa da özelleştirme kararı alınmıştır. Tersanenin eski işçileriyle yapılan görüşmelerde tersaneler için öne sürülen bu iddiaların ne derece doğru olduğu sorulmuş ve işçiler bu gerekçelerin tersanelerin kapatılması yolunda bir bahane olduğunu öne sürmüşlerdir. Örneğin Galata Köprüsü'nün gemi geçişlerine açılmaması görüşmecilere göre tersaneyi işlevsiz hale getirme çabalarından biridir. Ayrıca en sık vurgulanan gerekçe olan tersanelerin Haliç'i kirlettiği iddiası tersane işçilerine göre yine bir bahaneden ibarettir. Çalıştıkları süre boyunca tersanelerin denizi kirletmesi gibi bir durumla karşılaşmadıklarını belirten görüşmecilerden bazıları molalarında balık tuttuklarından da bahsetmişlerdir. Görüşmecilere göre bu konuda asıl sorunun yerel yönetimlerin Haliç'in bakımıyla ilgilenmemesidir. 1965-2000 yılları arasında en az 10 en fazla 30 yıl çalışmış, oran olarak çoğunluğu 20'şer yıl tersanelerde çalışmış olan

görüşmeciler bu tür iddiaların bir bahane olduğunu üretimin yıllarca oldukça verimli olduğunu ve amacın bu tür iddialarla 1980'lerden itibaren yoğunlaşan özelleştirmelere Haliç Tersaneleri'ni de katmak olduğunu belirtmiş ve Tersane İstanbul projesinin bir rant projesi olduğu noktasında aynı söylemlerde bulunmuşlardır.

Tersaneler 600 yıllık önemli bir üretim mekânı olmanın yanında bir okuldur. Teknik bilgi ve birikimini her zaman geliştirmiş, güncelleyerek aktarmış ve işçilerine mesleki donanım katmış tersaneler, bunu aynı zamanda bünyesinde açtığı okullarla yapmıştır. Bu okullarda onlarca öğrenciyi gemicilik alanında geliştirmiş ve istihdam sağlamıştır. Yapılan görüşmeler arasında Gemi Yapı Teknik ve Meslek Lisesi mezunu iki görüşmeci de bulunmaktadır. Bu iki görüşmeciyle yapılan görüşmelerde okullarının oldukça faydalı bir eğitim yuvası olduğunu belirtmiş ve okulun kapatılmasından dolayı duydukları üzüntüyü dile getirmişlerdir. Ayrıca tersanelerin mesleki anlamında işçilerini yetiştirdiğini ve iş güvenliğine önem verdiğini belirten görüşmeciler bugün Tuzla'da olduğu gibi taşeron çalışan tersanelerde meydana gelen yoğun iş kazalarını Haliç Tersaneleri'nde olduğu gibi bir uygulamanın olmamasına bağlamışlardır.

Bir üretim mekânı ve üretim modeli olan tersanelerin Camialtı ve Taşkızak bölümleri bugün üretim fonksiyonunu kaybetmiş ve bir tüketim mekânına dönüştürülmektedir. Projenin detayları incelendiğinde binlerce işçinin yüzyıllarca üretim yaptığı bu tesiste otellerin, yat limanlarının, lüks dairelerin ve yemek mekânlarının olduğu, üst kesime hitap eden bir projenin yapımının son aşamasında olduğu görülmektedir. Ancak Haliç Tersaneleri bir endüstri mirasıdır. Ve bir miras olarak korunması, gelecek kuşaklara aktarılması ve yeniden işlevlendirilmesinin bu mirasa uygun şekilde yapılması gerekmektedir.

Tersane İstanbul projesi incelendiğinde projenin tersanelerin 600 yıllık tarihine sık sık vurgu yaparak projenin pazarlamasının yapıldığı ancak bu tarihe uygun bir uygulamanın söz konusu olmadığı görülmüştür. Yapılan uygulamalar incelendiğinde tersanelerin içinde yer alan çoğu tescilli tarihi yapıların sadece fiziki dört duvar olarak ele alındığı, yapıların özgün niteliklerinin ve donanımlarının dikkate alınmadan dönüşüm yapıldığı anlaşılmıştır. Ayrıca tescilli yapıların Koruma Kurulu onayı olmadan tahrip edildiği ortaya çıkmıştır. Bu tür uygulamalar bir endüstri mirasının korunması yaklaşımına ters düşmekte ve mirasın zarar görmesine neden olmaktadır. Görüşmecilerin de oldukça tepki gösterdiği bu tür bir dönüşüm Haliç Dayanışması tarafından da sıklıkla eleştirilmiş ve protesto edilmiştir. Ayrıca Haliç Tersaneleri bir endüstri mirası ve kamu mülküdür. Bu anlamda yeniden işlevlendirilmesi kamu yararına uygun yapılmalıdır. Ancak Tersane İstanbul projesi üst kesime hitap eden bir mega projedir. Bu nedenle toplumun bütün kesimlerinin yararlanabileceği bir

dönüşüm yapılmadığı aşikârdır. Bütün bunlardan hareketle Tersane İstanbul projesinin bir neoliberal kentleşme ürünü olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Endüstri mirasları üzerinde yapılan projeler konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesi de elzemdir. Ancak Tersane İstanbul projesi hakkında yıllarca yeterli bilgiye ulaşılamamış, alana girişler yasaklanmış ve kent sakinlerinden bağımsız kapalı kapılar ardında bir proje üretilerek uygulanmaya başlanmıştır. Yaşamlarının büyük bir çoğunluğunu tersanelerde geçirmiş olan, tersanelere yıllarca emek vermiş işçilerle yapılan görüşmelerde tersanelerin belleklerinde bıraktığı izlerin çok derin olduğu anlaşılmış ve görüşmecilerin hepsi tersanelerini çok özlediklerini ve eski haliyle tekrar görmek, torunlarına göstermek istediklerini belirtmişlerdir. Tersane işçileri olarak dostlukları bugün dahi süren görüşmeciler tersane anılarına özlem duyduklarını ve dönüştürülen tersaneleri görmenin büyük bir üzüntü yarattığını dile getirmişlerdir. Aynı zamanda görüşmecilere çalıştıkları tersanelerin şuan nasıl bir durumda olmasını istedikleri sorulmuş ve hepsi tersanelerin üretime devam etmesini ve aynı zamanda halka açılarak içindeki 600 yıllık tarihi herkesin görebildiği bir modelin olmasını istediklerini belirtmişlerdir. Haliç Tersaneleri sadece tersane işçilerinin değil Haliç'in ve İstanbul'un belleğinde ve kimliğinde önemli bir yere sahiptir. Altı asırlık tarihiyle Haliç ile bütünleşmiş ve adını dahi buradan almış tersanelerin dönüştürülmesinin Haliç'in kent belleği ve kimliğinde de bir yıkıma neden olacağı tartışmasızdır.

Mega projeler sadece uygulandığı alanı değil aynı zamanda çevrelerinde de bir dönüşüm yaratmaktadırlar. Tersane İstanbul projesi de tersanelerin arkasındaki mahallelerde bir dönüşümün yolunu açmış ve Kasımpaşa, Okmeydanı gibi semtleri bu dönüşümden etkilenmiştir. Tersaneye yakın mahalleler de kentsel dönüşüm süreci başlamış ve Okmeydanı'na bağlı Fetihtepe Mahallesi sakinleri zorla yerinden edilmişlerdir. Özellikle Haliç Dayanışması'nda bulunan görüşmeciler bu durumu çok öncesinde öngördüklerini ve bu dönüşüm sürecinin daha da büyüyeceğini belirtmişlerdir. İstanbul'da ve Beyoğlu özelinde incelendiğinde son 20 yıldır bu bölgenin bir dönüşüm süreci içinde olduğu kentsel dönüşüm projelerinin ve bu projelere bağlı olarak yerinden etmelerin yaşandığı görülmektedir. Beyoğlu'nun kültürel ve tarihi mirası üzerinden de büyük bir dönüşümün yaşandığı bu süreçte Haliç Tersaneleri de bu sürecin bir parçası olmuş ve Beyoğlu'nun dönüşüm projesi içinde yer alarak Tersane İstanbul projesiyle hem dönüşmüş hem de etrafını dönüştürmektedir. Haliç Tersaneleri kurulduğu tarihten bu yana her zaman Galata, Kasımpaşa, Okmeydanı gibi çevresiyle etkileşim halinde olmuştur. Bu bölgelerde yıllarca tersane işçileri ikamet etmiş, mahalleler kurup geliştirmiştir. Tersane tarihi boyunca etkileşim halinde olmuş bu semtlerde böylesi bir mega projeyle büyük bir dönüşüm olmaması kaçınılmazdır.

Bütün bu süreç içerisinde kentine, tarihine ve mirasına sahip çıkmak isteyen, kentte yaşayan herkesin kent hakkına sahip olduğunu ve bu nedenle bir endüstri mirası ve kamu mülkü olarak tersaneler üzerinde söz hakkı olduğunu savunanlar Haliç Dayanışması oluşumuyla bir araya gelmiş ve Haliç Tersaneleri'nin yaşatılması için mücadele etmiştir. Çeşitli yollarla mücadelesini sürdürmüş Haliç Dayanışması, 2013 yılından bu yana sürecin yakın takipçisi olmuş ve toplumu konuyla ilgili bilgilendirmeye daha fazla farkındalık oluşturmaya çalışmıştır. Haliç Dayanışması içinde yer alan görüşmecilerle yapılan görüşmelerde kent sakinlerinin haklarından mahrum bırakıldığını, kent hakkında alınan kararlarda sadece bir grup insanın söz hakkı olduğunu, tersaneler gibi kamu mülkü olan ve bu nedenle tüm kenti ilgilendiren bir konuda saf dışı bırakıldıklarını ve hakları için olduğu gibi kentin mirasına da sahip çıkmak için mücadele ettiklerini belirtmişlerdir. Kapitalist kentleşmeye karşı bir haykırış olan kent hakkı talebi bir anlamda Haliç Dayanışması üzerinde hayat bulmuştur.

Sonuç itibariyle Tersane İstanbul projesi neoliberal kent politikalarının kentlerde sermaye odaklı dönüşümlerinin en görünür örneklerinden biri olmuştur. Projeyle birlikte altı asırlık endüstri mirası koruma altında olması gerekirken kente sermaye çekmenin bir aracı olmuş ve tarihsel değeri yok olmuştur.

KAYNAKÇA

- Adaman, F., & Keyder, Ç. (2005). *Türkiye'de Büyük Kentlerin Gecekondu ve Çöküntü Mahallelerinde Yaşanan Yoksulluk ve Sosyal Dışlanma*. Avrupa Komisyonu'nun Çalışma, Sosyal İşler ve Fırsat Eşitliği Dairesi için, "Sosyal İçerme Belgesi (Joint Inclusion Memorandum)"—JIM sürecine katkı vermesi amacıyla hazırlanmıştır.
- Akay, T., & Subay, S. (2021). Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve Teknoloji Transferi: Beykoz Fabrikaları Örneği. *Beykoz 2020 Sempozyumu Tebliğler Kitabı* (s. 311-337). İstanbul: Beykoz Belediyesi Kültür Yayınları.
- AKM İstanbul. *Beyoğlu Kültür Yolu*. 04 17, 2024 tarihinde AKM İstanbul: <https://akmistanbul.gov.tr/tr/beyoglu-kultur-yolu> adresinden alındı
- Aksoy, A. (2019). İstanbul'un Neoliberalizmle İmtihani. A. B. Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları* (s. 26-46). İstanbul: Metis Yayınları.
- Alpagut, A. H. (1941). *Marmara'da Türkler*. İstanbul.
- Alpan, A. (2012). Eski Sanayi Alanlarının Yazındaki Yerine ve Endüstri Arkeolojisinin Tarihçesine Kısa Bir Bakış. *Planlama*(52), 21-28.
- Altınok, E., & Enlil, Z. (2012). Mekânın Yeniden Organizasyonunun Ekonomi Politikası. *Sigma*(4), 37-44.
- Altınoluk, Ü. (2000). Endüstri Arkeolojisi Kapsamındaki Binalarda İşlev Dönüşümü. *Mimarlık*(292), 7-8.
- Arı, İ. (2023, 02 01). *Boğazi Beton'a Gömecek Proje*. 02 22, 2024 tarihinde BirGün: <https://www.birgun.net/haber/bogaz-i-betona-gomecek-proje-419666> adresinden alındı
- Asiliskender, B. (2009). Cumhuriyet Sonrası Kalkınma Hareketi Olarak Sanayileşme ve Mekânsal Değişim. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 7(13), 153-169.
- Aslan, Ş. (2021). Bir Sanayi Mekânı Olarak Bomonti. Ç. Kovanlıkaya, D. Fırat, E. Yılgür, Ş. Aslan, & A. Dikmen Özarslan içinde, *Bomonti Kentsel Dönüşüm ve Mekânın Belleği* (s. 137-181). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Assmann, J. (2018). *Kültürel Bellek, Eski Yüksek Kültürlerde Yazı, Hatırlama ve Politik Kimlik*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Ateş, M. (2013, 08 23). *Haliçport Projesi Protesto Edildi*. 04 04, 2024 tarihinde Bianet: <https://bianet.org/haber/halicport-projesi-protesto-edildi-149397> adresinden alındı
- Aydın, H. (2023). *Endüstriyel Mirasa Yönelik Uygulamaların Kentsel Yapıya Etkisinin Post Endüstriyel Peyzaş Yaklaşımı Bağlamında İrdelenmesi: Beykoz Endüstri Üçgeni Örneği*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Bahçeci Başarmak, H. I., & Akpınar, İ. E. (2022). Kentlilik Bilinci Kavramını Ruşen Keleş'in Kavramsal Çerçevesi Üzerinden Okumak. *İdeal Kent*, 13(37), 1246-1268.
- Bahçeci, H. I. (2017). Neoliberalizmin Kentsel Mekândaki Tezahürü Olarak Kentsel Dönüşüm. *Journal of International Management, Educational and Economics Perspectives*, 5(1), 36-47.
- Balaban, O. (2015). Neoliberal Yeniden Yapılanmanın Türkiye Kentleşmesine Bir Diğer Armağanı: Kentsel Dönüşümde Güncelin Gerisinde Kalmak. A. Çavdar, & P. Tan içinde, *İstanbul: Müstesna Şehrin İstisna Hali* (s. 51-78). İstanbul: Sel Yayıncılık.

- Balaban, O. (2021). İnşaat Sektörü Neyin Lokomotifi? T. Bora içinde, *İnşaat Ya Resulullah* (s. 17-32). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Baştürk, A., Mete, B., & Altun, L. (2001). İstanbul Büyükşehir Belediyesi Haliç Dönüşüm Projeleri. İ. Öztürk, E. Okuş, H. Sarıkaya, C. Gazioğlu, & A. F. Aydın içinde, *Haliç 2001 Sempozyumu* (s. 36-63). İstanbul: İSKİ.
- Baykal, R. (2017). *İstanbul'un Fethi'nden Günümüze Tersanelerimiz ve Denizcilik Kuruluşlarımız*. İstanbul: İTÜ Vakfı Yayınları.
- Bilgin, N. (2007). *Kimlik İnşası*. İzmir: Aşina Kitaplar.
- Bilgin, N. (2013). *Tarih ve Kolektif Bellek*. İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Bostan, İ. (1992). *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Boyer, C. (1994). *City of Collective Memory: Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*. Boston: MIT Press.
- Bozdemir, M. (2011). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Endüstriyel Mirasımız*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2002). Cities and the Geographies of 'Actually Existing Neoliberalism'. *Antipode*, 349-379.
- Brenner, N., & Theodore, N. (2005). Neoliberalism and the Urban Condition. *City*, 9(1), 101-107.
- Büyükarıslan, B., & Güney, E. D. (2013). Endüstriyel Miras Yapılarının Yeniden İşlevlendirilme Süreci ve İstanbul Tuz Ambarı Örneği. *Beykent Üniversitesi Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 6(2), 31-58.
- Campbell, A. (2020). ABD'de Neoliberalizmin Doğuşu: Kapitalizmin Yeniden Örgütlenmesi. A. Saad-Filho, & D. Johnston içinde, *Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki* (s. 305-324). İstanbul: Yordam Kitap.
- Cengizkan, N. M. (2002). Endüstri Arkeolojisinde Mimarlığın Yeri: Sanayinin Terkettiği Alanlarda "Yeniden - Mimari". *Mimarlık*(308), 40-41.
- Cengizkan, N. M. (2006). Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: "İş"i Biten Endüstri Yapıları Ne "İş"e Yayar? *Tmmob Mimarlar Odası Ankara Şubesi*(45), 9-13.
- Cihanger, D. (2012). Endüstri Mirasının Değeri ve Korunma Sorunu: Maltepe Havagazı Fabrikası'nın İzleri Silinirken. *Planlama*(52), 29-39.
- Clark, E. C. (2006). Osmanlı Sanayi Devrimi. H. İnalcık, & M. Seyitdanlıoğlu içinde, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu* (s. 467-480). Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Cumhuriyet. (2015, 11 25). *Haliçport Projesi'nin İptali İçin Dava Açıldı*. 03 25, 2024 tarihinde Cumhuriyet: <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/halicport-projesinin-iptali-icin-dava-acildi-431697> adresinden alındı
- Çalpak, I. E. (2012). Kentsel ve Kolektif Belleğin Sürekliliği Bağlamında Kamusal Mekânlar: ULAP Platz Örneği, Almanya. *tasarım+kuram*(13), 34-47.
- Çavuşoğlu, E. (2016). *Türkiye Kentleşmesinin Toplumsal Arkeolojisi*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Çavuşoğlu, E. (2021b). İnşaata Dayalı Büyüme Modelinin Yeni-Osmanlıcılıkla Bütünleşerek Ulusal Popüler Proje Haline Gelişi Kadim İdeoloji Korporatizme AKP Makyajı. T. Bora içinde, *İnşaat Ya Resulullah* (s. 77-94). İstanbul : İletişim Yayınları.
- Çavuşoğlu, E. (2021a). İslâmcı Neo-Liberalizmde İnşaat Fetişi ve Mülkiyet Üzerindeki Simgesel Hâle. T. Bora içinde, *İnşaat Ya Resulullah* (s. 131-152). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Çavuşoğlu, E., & Strutz, J. (2018). "Şimdi Gideceğiz Evleri Yıkacağız!": Türkiye'nin Neoliberal Hegemonik Politikasında Mekânsal (Yeniden) Üretimin Rolü. İ. Akça, A. Bekmen, & B. A.

- Özden içinde, *"Yeni Türkiye'ye Varan Yol Neoliberal Hegemonyanın İnşası* (s. 199-215). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Çelik, E. U., & İsmihan, M. (2019). Çok Partili Dönemde Türkiye'nin Makroekonomik Performansı. M. Koyuncu, H. Mihci, & A. E. Yeldan içinde, *Geçmişten Geleceğe Türkiye Ekonomisi* (s. 223-243). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Çelik, Ö. (2017). Kent Hakkından Müstereklerimize Kentsel Muhalefet Tartışmaları: Sınırlar ve İmkanlar. *Megaron*, 12(4), 671-679.
- de Souza, M. L. (2010). Which Right to Which City? In Defence of Political - Strategic Clarity. *A Journal For and About Social Movements*, 2(1), 315-333.
- Dikmen Özarslan, A. (2021). Kozmopolit Bir Orta Sınıf Senti. Ç. Kovanlıkaya, D. Fırat, E. Yılgür, Ş. Aslan, & A. Dikmen Özarslan içinde, *Bomonti Kentsel Dönüşüm ve Mekânın Belleği* (s. 183-230). İstanbul: İletişim Yayınları.
- DOCOMOMO. 09 10, 2023 tarihinde Docomomo International: <https://docomomo.com/> adresinden alındı
- Doğruel, F., & Doğruel, A. S. (2019). Türkiye'de Sanayileşme ve Kriz. M. Koyuncu, H. Mihci, & A. E. Yeldan içinde, *Geçmişten Geleceğe Türkiye Ekonomisi* (s. 45-73). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Dumenil, G., & Levy, D. (2020). Neoliberal (Karşı) Devrim. A. Saad-Filho, & D. Johnston içinde, *Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki* (s. 25-41). İstanbul: Yordam Kitap.
- E-FAITH. *What is E-FAITH?* 09 05, 2023 tarihinde THE website for European industrial and technical heritage volunteers and voluntary associations: <https://www.industrialheritage.eu/about/what-is-E-FAITH> adresinden alındı
- Eğilmez, M. (2017, 05 08). *Endüstri 4.0.* 08 19, 2023 tarihinde Kendime Yazılar: <https://www.mahfiegilmez.com/2017/05/endustri-40.html> adresinden alındı
- Ekinci, O. (2000). Türkiye'de "Korumama" Politikaları. *Koruma*(292), 56-63.
- Eldem, S. H. (1979). *İstanbul Anıları*. İstanbul: Çeltüt Matbaacılık Kollektif Şirketi.
- Elden, S. (2004). *Understanding Henri Lefebvre: Theory and possible*. Londra: Continuum Books.
- Elhan, S. (2009). *Kentsel Bellek Bağlamında Sanayi Mirasının Değerlendirilmesi: İstanbul Haliç Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Ellis, R. (2011). "A World Class City of Your Own!": Civic Governmentality in Chennai, India. *Antipode*, 44(4), 1143-1160.
- Erden, D. (2009). Haliç'te Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik . *Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Konuşma Metni*, 1-12.
- Erden, Y. D. (2003). *Kentsel Yenileşmede Bir Araç Olarak Dönüşüm Projeleri*. İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Erder, C. (1977). Venedik Tüzüğü Tarihi Bir Anıt Gibi Korunmalıdır. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 3(2), 167-190.
- ERIH. 09 05, 2023 tarihinde ERIH - The European Route of Industrial Heritage: <https://www.erih.de/> adresinden alındı
- Erkilet, A. (2013). "Hakikat Oyunları"nın Parçası Olarak Kentsel Çöküntü Söylemi. T. Bora içinde, *Milyonluk Manzara Kentsel Dönüşümün Resimleri* (s. 77-92). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Eroğlu, V., Sarıkaya, H., Öztürk, İ., Yüksel, E., & Eryılmaz, G. (2004). Haliç'in Dünü, Bugünü ve Yeniden Doğuşu. S. F. Göncüoğlu içinde, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri 22-23 Mayıs 2003* (s. 15-32). İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Yayınları.

- Eyice, S. (2001). Haliç ve Tarihçesi. İ. Öztürk, E. Okuş, H. Z. Sarıkaya, C. Gazioğlu, & A. F. Aydın içinde, *Haliç 2001 Sempozyumu* (s. 104-130). İstanbul: İSKİ.
- Falconer, K. (2005). Industrial Archaeology Goes Universal. *INDUSTRIAL ARCHAEOLOGY REVIEW*, XXVII(1), 23-26.
- Fırat, D. (2021). Bomonti'nin Çokkatmanlı Belleği. Ç. Kovanlıkaya, D. Fırat, E. Yılgür, Ş. Aslan, & A. Dikmen Özarslan içinde, *Bomonti Kentsel Dönüşüm ve Mekânın Belleği* (s. 21-87). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Flyvbjerg, B. (2014). What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6-19.
- Gellert, P. K., & Lynch, B. D. (2003). Mega-Projects as Displacements. *International Social Science Journal*, 15-25.
- Geniş, Ş. (2011). Küreselleşme, Kent ve Kültür. *İdealkent*(3), 48-61.
- Geniş, Ş. (2020). Giriş: Otoriter Neoliberalizm ve Otoriter Kentleşme. Ş. Geniş içinde, *Otoriter Neoliberalizmin Gölgesinde: Kent, Mekân, İnsan* (s. 9-37). Ankara: Nika Yayınevi.
- Geniş, Ş., & Çelik, Z. (2012). Neoliberalizm ve Kentsel Eşitsizlikler. *İdealkent Kent Araştırmaları Dergisi*(7), 5-9.
- Gottdiener, M. (2001). Mekân Kuramı Üzerine Tartışma: Kentsel Praksise Doğru. *Praksis*, 248-269.
- Güler, M. (1995). Türk Dericilik Sanayii ve Beykoz Fabrikası. *Gazi Üniversitesi Endüstri Sanat Eğitimi Fakültesi Dergisi*(3), 71-75.
- Güler, M., & Soyer Parlıyan, B. (2022). Türkiye'de Toprak ve Konut Rantı: Ruşen Keleş Okumaları Üzerinden Değerlendirme. *İdealkent*, 13(37), 1269-1301.
- Halbwachs, M. (2016). *Hafızanın Toplumsal Çerçevesi*. Ankara: Heretik Yayınları.
- Halbwachs, M. (2018). *Kolektif Hafıza*. Ankara: Heretik Yayınları.
- Hamidi, E. (2014, 04 24). *O Yasa Uygulandığında Kıyamet Kopacak!* 03 17, 2024 tarihinde yapı.com.tr: http://www.yapi.com.tr/haberler/o-yasa-uygulandiginda-kiyamet-kopacak_119708.html?showAll=1 adresinden alındı
- Hançerlioğlu, O. (1993). *Ekonomi Sözlüğü: Ekonomi Terimleri ve Ekonomi İle İlgili Ticaret ve Hukuk Terimleri*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Harvey, D. (2004). "Yeni" Emperyalizm: Mülksüzleşme Yoluyla Birikim. *Praksis*(11), 23-48.
- Harvey, D. (2006). Neo-Liberalism as Creative Destruction. *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 88(2), 145-158.
- Harvey, D. (2008). *The Right To The City*. 02 11, 2023 tarihinde New Left Review: <https://newleftreview.org/issues/ii53/articles/david-harvey-the-right-to-the-city> adresinden alındı
- Harvey, D. (2011). "Yeni Emperyalizm": Mülksüzleşme Yoluyla Birikim. *Praksis*, 23-48.
- Harvey, D. (2014a). *Postmodernliğin Durumu*. (S. Savran, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, D. (2014b). *Sermaye Muamması*. (S. Savran, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Harvey, D. (2015). *Neoliberalizmin Kısa Tarihi*. (A. Onacak, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Harvey, D. (2019a). *Asi Şehirler: Şehir Hakkından Kentsel Devrime Doğru*. (A. D. Temiz, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, D. (2019b). *Sosyal Adalet ve Şehir*. (M. Moralı, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, D. (2020). *Umut Mekânları*. (Z. Gambetti, Çev.) İstanbul: Metis Yayıncılık.
- Harvey, D. (2022a). *Kent Deneyimi*. (E. Soğancılar, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.

- Harvey, D. (2022b). *Sermayenin Mekânları: Eleştirel Bir Coğrafyaya Doğru*. (B. Kıcıır, D. Koç, K. Tanrıyar, & S. Yüksel, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Hobsbawm, E. J. (2003). *Sanayi ve İmparatorluk*. Ankara: Dost Kitabevi.
- Höhmnn, R. (1992). Denkmale der Industrie – Museen der Industrie? *Bericht über ein Internationales Symposium, Bodensee, 30.5-1.6.1991, ICOM ve ICOMOS Almanya, Avusturya ve İsveç* (s. 56-61). Münih: ICOM Alman Ulusal Komitesi.
- Huyssen, A. (1999). *Alacakaranlık Anıları*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Hürriyet. (2013, 07 24). *Haliç Yat Limanı İhalesi Sembol-Ekopark-Fine Otel Kazandı*. 03 24, 2024 tarihinde Hürriyet Ekonomi: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/halic-yat-limani-ihalesi-sembol-ekopark-fine-otel-kazandi-24356529> adresinden alındı
- ICOMOS. ICOMOS. 09 05, 2023 tarihinde ICOMOS International Council on Monument and Sites: <http://www.icomos.org.tr/?Sayfa=Icomos&dil=tr> adresinden alındı
- ICOMOS. *Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes*. 09 15, 2023 tarihinde chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/10/GA2011_ICOMOS_TICCIH_joint_principles_EN_FR_final_20120110.pdf adresinden alındı
- ICOMOS. *Venedik Tüzüğü*. 09 05, 2023 tarihinde ICOMOS International Council on Monument and Sites: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/http://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOS_TR_tr0243603001536681730.pdf adresinden alındı
- İçli, G. (2013). Kentsel Yapılı Çevrenin Üretimi ve Yeni Mekânsal Dinamikler - Kentsel Dönüşüm Üzerine Sosyolojik Bir Değerlendirme. *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, 5(1), 247-257.
- İnciyan, Ğ. (1976). *XVIII. Asırda İstanbul*. (H. D. Andreasyan, Çev.) İstanbul: İstanbul Enstitü Yayınları Baha Matbaası.
- İrmak, H. (2017, 03 17). *Bir Ağır Sanayi Tesisi: Tersane-i Âmire*. 03 18, 2024 tarihinde 1001 İstanbul: <https://1001istanbul.com/bir-agir-sanayi-tesisi-tersane-i-amire/> adresinden alındı
- İSİG. (2024, 01 16). *Yaşamak İçin Örgütlenmek, Direnmek Zorundayız...2023 Yılında En Az 1932 İşçi İş Cinayetlerinde Hayatını Kaybetti*. 03 30, 2024 tarihinde İSİG Meclisi: <https://isigmeclisi.org/20959-yasamak-icin-orgutlenmek-direnme-zorundayiz-2023-yilinda-en-az-1932> adresinden alındı
- İslam Ansiklopedisi. (1950). *İslâm Âlemi Tarih, Coğrafya, Etnografya ve Biyografya Lugati* (Cilt 5). İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- İstanbul Ansiklopedisi. (1994). Haliç. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 3, s. 501-508). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı'nın Ortak Yayınıdır.
- Kahraman, T. (2010). İmar Uygulamalarında Gizli Yolsuzluk: Ayrıcalıklı Özelleştirmeler ve Kentsel Rant. *İş Ahlakı Dergisi*, 3(6), 61-80.
- Kars, A. (2006). *Sermayenin Coğrafyası: Yayılan Sermayenin Daralan Mekânları*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kartal, M., & Gençtürk, D. C. (2022). Henri Lefebvre Kazısı: Neoliberal Kentsel Politikalar ve Kent Hakkı. *Turkish Studies - Economics, Finance, Politics*, 63-91.
- Kaya Kuştemir, S., & Oktik, N. (2022). Osmanlı'nın Son Dönemi'nde Sanayileşme ve Modernleşme: Beykoz Örneği. *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*(36), 697-727.
- Kazas, J. (2008). *Endüstriyel Miras Kapsamındaki Alanların Kentsel Yenilemeyi Oluşturmadaki Rolünün İrdelenmesi "Ödemiş Örneği"*. Doktora Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Keleş, R. (1980). *Kentbilim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Keleş, R. (1993). *Kentleşme Politikası*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- Keskinok, H. Ç. (1988). Kentsel Mekân Yaklaşımlarına Bir Örnek: Castells. *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 8(1), 67-75.
- Keyder, Ç. (1999). Osmanlı İmparatorluğu'nda XVIII ve XIX Yüzyıllarda İmalat Sanayi. G. Eren içinde, *Osmanlı Cilt 3* (s. 269-278). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Keyder, Ç. (2013). Enformel Konut Piyasasından Küresel Konut Piyasasına. Ç. Keyder içinde, *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında* (s. 171-191). İstanbul: Metis Yayınları.
- Keyder, Ç. (2019). Sunuş. A. B. Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları* (s. 127-132). İstanbul: Metis Yayınları.
- Keyder, Ç. (2019). *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Keyder, Ç., & Öncü, A. (1993). *Istanbul and the Concept of World Cities*. Friedrich Ebert Vakfı.
- Kılıç, A., & Yenen, Z. (2001). Haliç İçin Bir Planlama Modeli Önerisi. İ. Öztürk, E. Okuş, H. Z. Sarıkaya, C. Gazioğlu, & A. F. Aydın içinde, *Haliç 2001 Sempozyumu* (s. 64-77). İstanbul: İSKİ.
- Kılınçaslan, İ. (1981). *İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekânsal Yapı*. İstanbul: İ.T.Ü Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi.
- Kıraç, A. B. (2001). *Türkiye'deki Tarihi Sanayi Yapılarının Günümüz Koşullarına Göre Yeniden Değerlendirilmeleri Konusunda Bir Yöntem Araştırması*. Doktora Tezi. Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kıray, M. (1972). *Örgütlemeyen Kent İzmir'de İş Hayatının Yapısı ve Yerleşme Düzeni*. Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları.
- Kıyak İngin, A., & İslam, T. (2015). Bir Roman Mahallesinin Yeniden Tanzim Edilmesi. A. Çavdar, & P. Tan içinde, *İstanbul: Müstesna Şehrin İstisna Hali* (s. 167-175). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Kızılay, E., & Zorlu, F. (2020). Türkiye'deki Mega Projeler-Mekânsal Planlama Gerilimi. *Sketch: Journal of City and Regional Planning*, 2(2), 40-58.
- Koçak, M. H. (2012, 12 01). *İşçiler Var, İki Yüzyıldır Beykoz'da...* 02 22, 2024 tarihinde Evrensel: <https://www.evrensel.net/haber/42410/isciler-var-iki-yuz-yildir-beykozda> adresinden alındı
- Kovanlıkaya, Ç. (2021). Dönüşen Semt: Rezidanslar ve Dikey Mahalleler. Ç. Kovanlıkaya, D. Fırat, E. Yılıgür, Ş. Aslan , & A. Dikmen Özarslan içinde, *Bomonti Kentsel Dönüşüm ve Mekânın Belleği* (s. 231-275). İstanbul : İletişim Yayınları.
- Kozanoğlu, H., Gür, N., & Özden, B. A. (2015). *Neoliberalizmin Gerçek 100'ü*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Köksal, T. G. (1996). *Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Köksal, T. G. (2005). *İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri*. Doktora Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Köksal, T. G. (2006). "Kentsel Dönüşüm Projeleri" Karşısında Endüstri Mirasının Geleceği. *Mimarlık*(331).
- Köksal, T. G. (2012). Endüstri Mirasını Koruma ve Yeniden Kullanım Yaklaşımı. *GüneyMimarlık*(8), 18-23.
- Köksal, T. G. (2013). Kent Yağmasının Yeni Hedefi: Haliç Tersaneleri. *Mimarist*(48), 97-105.
- Köksal, T. G. (2016). Haliç Tersaneleri'nde Güncel Durum Haliçport ve Haliç Dayanışmasına Dair. *Mimarist*(55), 18-24.

- Köksal, T. G. (2019, 06 11). *Haliç Tersaneleri'nde Neler Oluyor? Altı Asırlık Mirasın Yağması*. 03 25, 2024 tarihinde 1+1 Express: <https://birartibir.org/alti-asirlik-mirasin-yagmasi/> adresinden alındı
- Köksal, T. G., & Ahunbay, Z. (2006). İstanbul'daki Endüstri Mirası İçin Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri. *İTÜ Dergisi*, 5(2), 125-136.
- Köksal, T. G., & Kargın, H. H. (2004). Haliç'teki Endüstri Mirasının Geçmişi ve Geleceği. S. F. Göncüoğlu içinde, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyumu 2003* (s. 431-443). İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Yayınları.
- Kömürcüyan, E. Ç. (1952). *İstanbul Tarihi XVII. Asırda İstanbul*. İstanbul: Kutulmuş Basımevi.
- Köymen, E. (2021, 03 30). *Beyoğlu Kültür Yolu Projesi ve Gezi Parkı'nın Vakıflara Devri*. 04 17, 2024 tarihinde TMMOB Mimarlar Odası Büyükşehir Şubesi: <https://www.mimarist.org/beyoglu-kultur-yolu-projesi-ve-gezi-parkinin-vakiflari-devri/> adresinden alındı
- Kuban, D. (1996). *İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Kundura, B. *Hakkımızda*. 02 21, 2024 tarihinde Beykoz Kundura: <https://www.beykozkundura.com/hakkimizda> adresinden alındı
- Kuran, H. (2021). *Şehir Hakkı-Neoliberal Kentleşme ve Sınıf Mücadelesi*. Ankara: Nika Yayınevi.
- Kurtuluş, H. (2012). Kentsel Dönüşüme Modern Kent Mitinin Çöküşü Çerçevesinden Bakmak. *Planlama*(53), 49-53.
- Kuyucu, T. (2020). Türkiye'de Sosyal Konut Politikasının Paradoksu. Ş. Geniş içinde, *Otoriter Neoliberalizmin Gölgesinde: Kent, Mekân, İnsan* (s. 123-154). Ankara: Nika Yayınevi.
- Küçükerman, Ö. (2020). *Geleneksel Türk Dericilik Sanayisinden Sanayi Devrimi'ne Geçişin Boğaziçi'ndeki Temsilcisi Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası*. İstanbul: Beykoz Belediyesi Kültür Yayınları.
- Küçükerman, Ö. (2021). *Sanayi Devrimi'nin Beykoz'daki Ünlü Temsilcileri Beykoz Camcıları*. İstanbul: Beykoz Belediyesi Kültür Yayınları.
- Lefebvre, H. (2007). *Modern Dünyada Gündelik Hayat*. (I. Gürbüz, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Lefebvre, H. (2013). *Gündelik Hayatın Eleştirisi II*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2014). *Mekânın Üretimi*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2015). *Gündelik Hayatın Eleştirisi III Moderniteden Modernizme*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2020). *Şehir Hakkı*. (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2021). *Kentsel Devrim*. (S. Sezer, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Leick, A. (2015). Large-Scale Urban Projects in Smaller Metro Areas: Towards a Broader Conceptual Perspective. *Planning Practice and Research*, 30(1), 54-68.
- MacDonald, I. T. (2011). Bargaining for Rights in Luxury City: The Strategic Dilemmas of Organized Labor's Urban Turn. *Labor Studies Journal*, 36(2), 197-220.
- Madran, E., & Özgönül, N. (1999). *International Documents Regarding the Preservation of Cultural and Natural Heritage*. Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları .
- Madran, E. (2001). Kent Belleğinin Oluşumunda Mimarlık Yapıtları. *Mimarlık*(298), 47-49.
- Martal, A. (1999). Osmanlı Sanayileşme Çabaları XIX. Yüzyıl. G. Eren içinde, *Osmanlı Cilt 3* (s. 279-285). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Marx, K. (1990). *Kapital III*. (A. Bilgi, Çev.) Ankara: Sol Yayınları.

- Marx, K. (1999). *Ücret, Fiyat ve Kâr*. Ankara: Sol Yayınları.
- Mayer, M. (2016). Whose City? From Ray Pahl's Critique of the Keynesian City to the Contestations Around Neoliberal Urbanism. *The Sociological Review*, 1-18.
- Mitchell, D. (2020). *Kent Hakkı - Sosyal Adalet ve Kamusal Alan Mücadelesi*. (A. Çavdar, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Munck, R. (2020). Neoliberalizm ve Siyaset, Neoliberalizmin Siyaseti. A. Saad-Filho, & D. Johnston içinde, *Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki* (s. 106-122). İstanbul: Yordam Kitap.
- Naim, M. (2000). *Fads and Fashion in Economic Reforms: Washington Consensus or Washington Confusion?* 8 3, 2023 tarihinde Foreign Policy Magazine: <https://www.imf.org/external/pubs/ft/seminar/1999/reforms/Naim.HTM> adresinden alındı
- Nevell, M. (2006). A Major Change in Human Evolution. *British Archaeology*(86), 31-33.
- Nora, P. (2006). *Hafıza Mekânları*. Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Ocakçı, M., & Aydın, Y. (2012). Kentsel Kimlik. M. Ersoy içinde, *Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük*. İstanbul: Ninova Yayınları.
- Odman, A. (2010, 03 10). *Haliç Tersaneleri'ne Bakıp Tuzlayı Anlamak İçin*. 03 28, 2024 tarihinde Bianet: <https://bianet.org/haber/halic-tersaneleri-ne-bakip-tuzla-yi-anlamak-icin-120564> adresinden alındı
- Öktem, B. (2006). Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri. *Planlama*(2), 53-63.
- Öktem, B. (2011). İstanbul'da Neoliberal Kentleşme Modelinin Sosyo-Mekânsal İzdüşümleri. *İ.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*(44), 23-40.
- Öktem, B. (2016). Küresel Kent Söyleminin Kentsel Mekânı Dönüştürmedeki Rolü Büyükdere-Maslak Aksı. H. Kurtuluş içinde, *İstanbul'da Kentsel Ayrışma* (s. 25-76). İstanbul: Bağlam Yayıncılık.
- Öncü, A. (2020). "İdealinizdeki Ev" Mitolojisi Kültürel Sınırları Aşarak İstanbul'a Ulaştı. A. Öncü, & P. Weyland içinde, *Mekân, Kültür, İktidar Küreselleşen Kentlerde Yeni Kimlikler* (s. 85-103). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Önem, A. B., & Kılınçaslan, İ. (2005). Haliç Bölgesinde Çevre Algılama ve Kentsel Kimlik. *İTÜ Dergisi/a*, 4(1), 115-125.
- Önsoy, R. (1984). Tanzimat Dönemi Sanayileşme Politikası 1839-1876. *H.Ü Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 5-12.
- Özdemir, M. (2015). *Endüstri Mirasının Yeniden İşlevlendirilmesi; Beykoz Deri ve Kundura Fabrikası Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Özgüç, N. (1987). Türkiye'de Sanayi Faaliyetlerinin Gelişmesi, Yapısı ve Dağılışı. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Dergisi*(2), 35-70.
- Özkan, M., Al, A., & Yavuz, S. (2018, 9). Uluslararası Politik Ekonomi Açısından Dördüncü Sanayi-Endüstri Devrimi'nin Etkileri ve Türkiye. *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, 6(2), 126-156.
- Öztürk, D. (2024). İstanbul'un "Mega" Dönüşümünü Haritalamak. *Mimarist*(79), 70-73.
- Öztürk, E. (2016, 06 30). *Okmeydanı Şanzelize Olacak*. 04 17, 2024 tarihinde Sabah: <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2016/06/30/okmeydani-sanzelize-olacak> adresinden alındı
- Palley, T. (2020). Keynesçilikten Neoliberalizme: İktisat Biliminde Paradigma Kayması. A. Saad-Filho, & D. Johnston içinde, *Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki* (s. 42-58). İstanbul: Yordam Kitap.

- Pamuk, Ş. (2021). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi Büyüme, Kurumlar ve Bölüşüm*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Peck, J., & Tickell, A. (2002). Neoliberalizing Space. *Antipode*, 380-404.
- Penpecioglu, M. (2013). Büyük Ölçekli Kentsel Projeler, Mekânın Üretimi ve Neo-Liberal Hegemonya: İzmir Örneğinde Karşılaştırmalı Bir Araştırma. *Megaron*, 8(2), 97-114.
- Penpecioglu, M. (2021). Kapitalist Kentleşme Dinamiklerinin Türkiye'deki Son 10 Yılı: Yapılı Çevre Üretimi, Devlet ve Büyük Ölçekli Kentsel Projeler. T. Bora içinde, *İnşaat Ya Resulullah* (s. 163-180). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pitsis, A., Clegg, S., Freede, D., Sankaran, S., & Burdon, S. (2018). Megaprojects Redefined- Complexity Versus Cost- and Social Imperatives. *International Journal of Managing Projects in Business*, 11(1), 7-34.
- Polat, F. (2024, 03 23). *Haliç Tersanesi'nden Günnur Dikeç: Bir Şey Yapayım Dedim, Pervane Dökeyim Dedim*. 03 30, 2024 tarihinde Evrensel: <https://www.evrensel.net/haber/513898/halic-tersanesinden-gunnur-dikec-bir-sey-yapayim-dedim-pervane-dokeyim-dedim> adresinden alındı
- Purcell, M. (2002). Excavating Lefebvre: The right to the city and its urban politics of the inhabitant. *GeoJournal*(58), 99-108.
- Purcell, M. (2003). Citizenship and the Right to the Global City: Reimaging the Capitalist World Order. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27(3), 564-590.
- Quataert, D. (2020). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*. (T. Güney, Çev.) İstanbul: İletişim Yayınları.
- Resmî Gazete. (2013, 05 13). *İstanbul Haliç Yat Limanı ve Kompleksi Projesi Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde İhale Edilecektir*. 03 24, 2024 tarihinde Artırma, Eksiltme ve İhale İlânları: <https://www.resmigazete.gov.tr/ilanlar/eskiilanlar/2013/05/20130513-3.htm#a09> adresinden alındı
- Ritzer, G. (2011). *Küresel Dünya*. (M. Pekdemir, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Rossi, A. (2006). *Şehrin Mimarisi*. (N. Gürbilek, Çev.) İstanbul: Kanat Kitap.
- Saad-Filho, A. (2020). Washington Uzlaşmasından Washington Sonrası Uzlaşmasına: İktisadi Kalkınmaya Dair Neoliberal Gündemler. A. Saad-Filho, & D. Johnston içinde, *Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki* (s. 191-201). İstanbul: Yordam Kitap.
- Saad-Filho, A., & Johnston, D. (2020). *Neoliberalizm: Muhalif Bir Seçki*. İstanbul: Yordam Kitap.
- Sadri, H. (2013). Kent Hakkından Kentte İnsan Haklarına. *Kentsel Dönüşüm ve İnsan Hakları* (s. 73-85). içinde İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Saklı, A. R. (2007, 1). *Kapitalist Gelişim Sürecinde Fordizm ve Post-Fordizm*. 8 19, 2023 tarihinde chrome-extension://efaidnbmnnnibpccajpcglclefindmkaj/https://ses.org.tr/wp-content/uploads/fordizmpostfordizm.pdf adresinden alındı
- Sam, N. (2010). Soylulaştırma Süreçlerine Ekonomik Bir Yaklaşım: Rant Farkı. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, 29(2), 133-151.
- Saner, M. (2012). Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar. *Planlama*(52), 53-66.
- Saner, M. (2022). Kentsel Dönüşümde Endüstri Mirasını Yeniden Kullanmanın Araçsallaştırılması. *Betonart*(73), 28-39.
- Sarıca, H. E., & Yanar, B. (2022). Beyoğlu Kültür Yolu'na Haliç'ten Bakmak. *Mimarist*(74), 26-31.
- Schwab, K. (2016). *Dördüncü Sanayi Devrimi*. İstanbul: Optimist Yayınları.

- Seçer Kariptaş, F., Edirne Erdiñ, J., & Özkazanç Diñer, B. (2015). Endüstriyel Mirasın Kentlerde Sürdürülebilirlik Bağlamında İncelenmesi. *International Sustainable Buildings Symposium*, 512-516.
- Severcan, Y. C. (2012). Endüstri Mirasının Korunması ve Yeniden İşlevlendirilmesine İlişkin Özelleştirme Yaklaşımları: Sorunlar ve Olanaklar. *Planlama-TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını*(52), 40-46.
- Severcan, Y. C., & Barlas, A. (2007). The Conservation of Industrial Remains as a Source of Individuation and Socialization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31, 675-682.
- Sevim, M. (1996). *Gravürlerle Türkiye İstanbul*. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Seyitdanlıoğlu, M. (2009). Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876). *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28(46), 53-69.
- Sınmaz, S. (2023). Büyük Ölçekli Kentsel Gelişme Projeleri. *Kırklareli Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 2(1), 87-96.
- Smith, N. (2021). Mutenalaştırma, Sınır ve Kentsel Mekânın Yeniden Yapılandırılması. N. Smith, & P. Williams içinde, *Kentin Mutenalaştırılması* (M. Uzun, Çev., s. 29-55). Ankara: Yordam Kitap.
- Sönmez, M. (2016a). "Mega Projeler" den Kara Delik Tehdidi. 12 19, 2023 tarihinde Politeknik: <https://politeknik.org.tr/mega-projelerden-kara-delik-tehdidi-mustafa-sonmez-al-monitor/> adresinden alındı
- Sönmez, M. (2016b). "Mega Projeler" in Mega Sorunları. *TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yayını*(220), 2-22.
- Sözcü. (2018, 11 07). *Haliçpot'a Yeni Plan*. 03 25, 2024 tarihinde Sözcü : <https://www.sozcu.com.tr/halicporta-yeni-plan-wp2724625> adresinden alındı
- Sözcü. (2019, 08 07). *16. İstanbul Bienali'nde Haliç Tersanesi Yer Almayacak*. 03 25, 2024 tarihinde Sözcü: <https://www.sozcu.com.tr/16-istanbul-bienalinde-halic-tersanesi-yer-almayacak-wp5270586> adresinden alındı
- Sözcü. (2020, 06 19). *Haliç'teki Tarihi Tersaneler Tamamen Tahrip Edildi*. 04 04, 2024 tarihinde Sözcü: <https://www.sozcu.com.tr/halicteki-tarihi-tersaneler-tamamen-tahrip-edildi-wp5883069> adresinden alındı
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode*, 34(3), 547-582.
- Şengül, H. T. (2001). Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekanı. *Praksis*, 9-31.
- Şengül, H. T. (2008). Kapitalist Kentleşme Dinamikleri, Küreselleşme ve Türkiye Kentleri. *Adana Kent Sorunları Sempozyumu*, 279-289.
- Şengül, H. T. (2009). *Kentsel Çelişki ve Siyaset Kapitalist Kentleşme Süreçlerinin Eleştirisi*. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.
- T24. (2020, 06 19). *Fettah Tamince'nin Aldığı Haliçport Projesi'nde Tarihi Yapılar Koruma Kurulu İzni Olmadan Tahrip Ediliyor!* 04 02, 2024 tarihinde T24: <https://t24.com.tr/haber/fettah-tamince-nin-aldigi-halicport-projesinde-tarihi-yapilar-koruma-kurulu-izni-olmadan-tahrip-ediliyor,885237> adresinden alındı
- Tanyeli , G., & İkiz , D. (2009). İstanbul'da Bir Endüstriyel Miras Örneği: Bomonti Bira Fabrikası. *TÜBA Kültür Envanteri Dergisi*(7), 109-121.
- Tekeli, İ. (2009). *Kentsel Arsa, Altyapı ve Kentsel Hizmetler*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. (2014). Siyasetçiler ve Mega Projeler Üzerine. *Mega Projeler ve İstanbul Paneli*. MSGSÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.

- Temurçin, K. (2020). Beykoz (İstanbul) İlçesinde Sanayinin Gelişimi, Dağılışı ve Yapısal Özellikleri. *Beykoz 2020 Sempozyumu Tebliğler Kitabı* (s. 269-290). İstanbul: Beykoz Belediyesi Kültür Yayınları.
- Tersane İstanbul. *Alışveriş*. 03 26, 2024 tarihinde <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/alisveris> adresinden alındı
- Tersane İstanbul. *Etkinlik*. 03 27, 2024 tarihinde <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/etkinlik> adresinden alındı
- Tersane İstanbul. *Konaklama*. 03 26, 2024 tarihinde <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/konaklama> adresinden alındı
- Tersane İstanbul. *Lezzet*. 03 26, 2024 tarihinde <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/lezzet> adresinden alındı
- Tersane İstanbul. *Yaşam*. 03 26, 2024 tarihinde <https://www.tersaneistanbul.com.tr/tr/yasam> adresinden alındı
- Theodore, N., Peck, J., & Brenner, N. (2012). Neoliberal Kentçilik: Kentler ve Piyasaların Egemenliği. *İdealkent*(7), 21-37.
- TICCIH. 09 03, 2023 tarihinde TICCIH The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage: <https://ticcih.org/> adresinden alındı
- TICCIH. *About*. 09 02, 2023 tarihinde TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage: <https://ticcih.org/about/#> adresinden alındı
- TICCIH. *The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage* . 09 03, 2023 tarihinde TICCIH The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage: <https://ticcih.org/about/charter/#> adresinden alındı
- TICCIH. *TICCIH Bulletin*. 09 02, 2023 tarihinde TICCIH - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage: <https://ticcih.org/ticcih-bulletin/> adresinden alındı
- Toprak, Z. (1985c). II. Meşrutiyet ve Osmanlı Sanayii. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi Cilt 5* (s. 1348-1359). içinde İstanbul: İletişim Yayınları .
- Toprak, Z. (1985a). Osmanlı Devleti ve Sanayileşme Sorunu. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi Cilt 5* (s. 1340-1344). içinde İstanbul: İletişim Yayınları.
- Toprak, Z. (1985b). Tanzimat'ta Osmanlı Sanayii. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi Cilt 5* (s. 1345-1347). içinde İstanbul: İletişim Yayınları.
- Trinder, B. (1981). Industrial Archaeology in Britain. *Archaeology*, 34(1), 8-16.
- Trinder, B. (2000). From FICCIM to TICCIH 2000: Reflections on 27 Years. *TICCIH Bulletin*.
- Tunzelmann, N. V. (2003). Historical Coevolution of Governance and Technology in the Industrial Revolutions. *Structural Change and Economic Dynamics*, 365-384.
- Tutel, E. (1994). Tersane-i Âmire. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 7, s. 253-256). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı'nın Ortak Yayını.
- Tümertekin, E. (1994). Bomonti. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 2, s. 295-296). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı'nın Ortak Yayını.
- Tümertekin, E. (1997). *İstanbul, İnsan ve Mekân*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Türkün, A., Öktem Ünsal, B., & Yapıcı, M. (2013). 1980'ler Sonrasında İstanbul'da Kentsel Dönüşüm Mevzuat, Söylem, Aktörler ve Dönüşümün Hedefindeki Alanlar. A. Türkün içinde, *Mülk, Mahal, İnsan İstanbul'da kentsel Dönüşüm* (s. 79-139). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Türkün, A., & Kurtuluş, H. (2016). Giriş. H. Kurtuluş içinde, *İstanbul'da Kentsel Ayrışma* (s. 9-24). İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

- Türkün, A., Aslan, Ş., & Şen, B. (2013). 1923-1980 Döneminde Kentsel Politikalar ve İstanbul'da Konut Alanlarının Gelişimi Mevzuat, Aktörler ve Hâkim Söylem. A. Türkün içinde, *Mülk, Mahal, İnsan İstanbul'da Kentsel Dönüşüm* (s. 45-78). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Uludağ, Z., & Aycı, H. (2016). Modernin Güçlü Sahnesi Erken Cumhuriyet Dönemi Ankara'sında Kolektif Belleğin İnşası ve Toplumsal Unutma Süreci. *İdealkent*, 7(20), 746-773.
- Uzunçarşılı Baysal, C. (2011). Kent Hakkı Yeniden Hayat Bulurken. *Eğitim Bilim Toplum Dergisi*, 9(36), 31-55.
- Uzunçarşılı Baysal, C. (2017). Mega Projelere Genel Çerçveden Bakmak. *Mimarist*(58), 36-43.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1984). *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Williamson, J. (2002, Kasım 6). *Did the Washington Consensus Fail?* 8 5, 2023 tarihinde Peterson Institute for International Economics: <https://www.piie.com/commentary/speeches-papers/did-washington-consensus-fail> adresinden alındı
- Yalçın, M. C., Çalışkan, O. Ç., Çılgın, K., & Dünder, U. (2019). İstanbul Dönüşüm Coğrafyası. A. B. Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* (s. 47-70). İstanbul: Metis Yayınları.
- Yerliyurt, B. (2008). *Kentsel Kıyı Alanlarında Yer Alan Sanayi Bölgelerinde Dönüşüm Stratejilerinin Değerlendirilmesi; Haliç - Tersaneler Bölgesi*. Doktora Tezi. İstanbul : Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Yıldırım, S. B. (2020). "Makine Sesleri Hâlâ Kulaklarımda, Onları Hatırlıyorum"; Kunduracılık, Hafıza ve Kültürel Miras. *Beykoz 2019 Sempozyumu Tebliğler Kitabı* (s. 535-541). İstanbul: Beykoz Belediyesi Kültür Yayınları.
- Yırtıcı, H. (2009). *Çağdaş Kapitalizmin Mekânsal Örgütlenmesi*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları .
- Yırtıcı, H. (2011). Türkiye'de Bir Sermaye Birikim Aracı Olarak Toprak Rantı ve Kent Mekânının Dönüşümü. *Mimarlık*(362), 62-65.
- Yüceltürk, E. (2001). *Haliç Silüetinin Oluşum - Değişim Süreci*. İstanbul: Haliç Belediyeler Birliği Yayınları.
- Zat, V. (1994). Bomonti Bira Fabrikası. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi* (Cilt 2, s. 296-297). içinde İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı'nın Ortak Yayını.
- Zengin, F. (2020). Osmanlı Devleti'nde Emekçiler, Grevler ve Emekçi Örgütleri. *Iğdır Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*(5), 1-22.

EKLER

Ek-1

A. Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nin Eski Çalışanlarına Yönelik Görüşme Soruları

- 1) Adınız nedir?
- 2) Kaç yaşındasınız?
- 3) Hangi tersanede çalıştınız?
- 4) Tersanede ne iş yapıyordunuz?
- 5) Tersanede kaç yıl çalıştınız?
- 6) Tersane içerisindeki çalışma hayatından bahsedebilir misiniz?
- 7) Çalışmış olduğunuz tersaneyi nasıl tanımlarsınız? Sizin için anlamı nedir?
- 8) Arşivlerde tersanelerde süregelen sendikalaşma ve işçi eylemlerinin olduğu bilgisine rastlıyoruz. Bu sürece tanıklık ettiniz mi?
- 9) Şuan Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'nde sürmekte olan Tersane İstanbul (Haliçport) projesiyle ilgili bir bilgiye sahip misiniz?
- 10) Projeden ne zaman haberiniz oldu? Tersanede çalışan işçilere ve kent sakinlerine danışılıp bilgi verildi mi?
- 11) Tersane İstanbul projesiyle ilgili düşünceleriniz nelerdir?
- 12) Tersanelerle ilgili bir söz hakkına sahip olduğunuzu düşünüyor musunuz?
- 13) Projenin, içinde tescilli yapıların da bulunduğu tarihi bir sit alanı içinde olması durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz?
- 14) Tersaneler içinde ciddi bir emek tarihi de söz konusu. Altı asır boyunca üretim yapmış bu tesisin ilk olarak kapatılması ve sonrasında Tersane İstanbul projesiyle dönüştürülmesi sürecini nasıl değerlendiriyorsunuz? Sizce neden kapatıldı ve dönüştürülmek istendi?
- 15) Sizce Tersane İstanbul projesinin tersanelerin çevresindeki mahalleleri etkileme durumu söz konusu mu? Neden?
- 16) Tersanelerin dönüştürülmesi sizde neler hissettiriyor?
- 17) Tersanelerin şu an nasıl bir durumda olmasını isterdiniz? Neden?

Ek-2

B- Haliç Dayanışması'na Yönelik Görüşme Soruları

- 1) Adınız nedir?
- 2) Kaç yaşındasınız?
- 3) Mesleğiniz nedir?
- 4) Haliç Dayanışması içinde yer alıyor musunuz?
- 5) Haliç Dayanışması ile ilgili biraz bilgi verebilir misiniz?
- 6) Haliç Dayanışması olarak neden bir araya geldiniz?
- 7) Haliç Dayanışması'nın bugüne kadar olan faaliyetleri nelerdir?
- 8) Haliç Dayanışması neyi hedeflemektedir?
- 9) Tersane İstanbul Projesi hakkında siz ne düşünüyorsunuz?
- 10) Projeden ne zaman haberiniz oldu? Tersanede çalışan işçilere ve kent sakinlerine danışılıp bilgi verildi mi?
- 11) Tersanelerle ilgili bir söz hakkına sahip olduğunuzu düşünüyor musunuz?
- 12) Projenin, içinde tescilli yapıların da bulunduğu tarihi bir sit alanı içinde olması durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz?
- 13) Tersaneler içinde ciddi bir emek tarihi de söz konusu. Altı asır boyunca üretim yapmış bu tesisin ilk olarak kapatılması ve sonrasında Tersane İstanbul projesiyle dönüştürülmesi sürecini nasıl değerlendiriyorsunuz? Sizce neden kapatıldı ve dönüştürülmek istendi?
- 14) Sizce Tersane İstanbul projesinin tersanelerin çevresindeki mahalleleri etkileme durumu söz konusu mu? Neden?
- 15) Sizce Haliç Tersaneleri şu an nasıl bir durumda olmalıydı? Neden?
- 16) Haliç Dayanışması olarak önümüzdeki süreçte neler yapmayı planlıyorsunuz?